

**ESTUDO SOBRE O IMPACTO ECONÓMICO E TURÍSTICO DE CENÁRIOS DE
DESENVOLVIMENTO DA NÁUTICA DE RECREIO NAS MARINAS E PORTOS DE
RECREIO NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA DOCAPESCA
- RELATÓRIO 1 -**

Equipa de Investigação (Relatório 1):

Fernando Perna (coordenador)

Maria João Custódio

Vanessa Oliveira

Universidade do Algarve, 27 de julho de 2015

Termos e Condições de Uso

O presente estudo está sujeito a *copyright*, com todos os direitos reservados ao coordenador científico Fernando Perna e demais equipa da Universidade do Algarve / ESGHT / CIITT afeta ao estudo. Em particular o *copyright* é reservado sobre a propriedade intelectual do *design* da investigação.

ÍNDICE

1. Introdução	01
1.1 Enquadramento e Objetivos	01
1.2 Metodologia	05
1.3 Distribuição Geográfica das Instalações	10
2. Mercado	13
2.1 Dimensão e Perfil da Oferta: Capacidade de Acolhimento	13
2.2 Perfil da Procura	17
2.3 Oferta de Serviços	21
3. Desafios e Tendências	26
3.1 A Náutica e a Sazonalidade	26
3.2 Perspetivas de Crescimento: Amarrações e Serviços	30
3.3 Diagnóstico e Opções Estratégicas	35
4. Conclusão	43
Referências	45

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1.1	Metodologia: Estrutura vs. Objetivos do Estudo.....	09
Tabela 1.2	Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca	10
Tabela 1.3	Estaleiros de Reparação e Construção Naval na Área de Jurisdição da Docapesca	11
Tabela 3.1	Intenção de Ampliação do Número de Amarrações nos Próximos Cinco Anos	33
Tabela 3.2	Análise Interna: Pontos Fortes	37
Tabela 3.3	Análise Externa: Oportunidades	38
Tabela 3.4	Análise Interna: Pontos Fracos	39
Tabela 3.5	Análise Externa: Ameaças	40

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1	Número Total de Amarrações em Marinas, Portos e Docas de Recreio por Região de Portugal, 2011	14
Gráfico 2.2	Densidade da Oferta da Náutica de Recreio: Número de Amarrações por 10.000 Habitantes por Região de Portugal, 2014	15
Gráfico 2.3	Número Total de Amarrações a Nado e a Seco (Estaleiros) no Algarve	16
Gráfico 2.4	Distribuição dos Utilizadores das Amarrações por Local de Residência	18
Gráfico 2.5	Presença de Serviços Náuticos e Comuns na área de Influência das Amarrações	24
Gráfico 3.1	Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio	26
Gráfico 3.2	Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio vs. Estaleiros	28
Gráfico 3.3	Tipo de Utilizador das Amarrações Segundo a Atividade	29
Gráfico 3.4	Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio vs. Operadores Marítimo-Turísticos	30
Gráfico 3.5	Classificação da Procura de Amarrações nos Últimos Cinco Anos	31
Gráfico 3.6	Classificação da Procura de Amarrações nos Próximos Cinco Anos	31

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1	Distribuição dos Utilizadores das Amarrações por Local de Residência segundo a Região da Infraestrutura	20
------------	---	----

1. INTRODUÇÃO

1.1 Enquadramento e Objetivos

O turismo náutico constitui um produto focado nos valores (re)emergentes das sociedades, nos quais são valorizados os comportamentos ativos em ambiente natural da população residente e visitante. Objeto de procura tendencialmente crescente, o turismo náutico de lazer ou competição é hoje parte indissociável da qualidade de vida de muitas comunidades, bem como da imagem de destinos turísticos com reconhecimento global a diferentes escalas. Residentes, produtores e turistas estão unidos pela evolução tecnológica dos sistemas de informação, comunicação e geolocalização, contexto no qual o turismo náutico é um dos grandes beneficiados, num quadro concorrencial de lugares e imagens em permanente mutação e competição entre atores e territórios.

O uso do mar e das infraestruturas costeiras para fins que conjugam interesses económicos, turísticos e de recreação é um sistema complexo e está longe de se esgotar numa única modalidade ou canal de oferta específica. Hoje, instalações náuticas como marinas e portos de recreio são a base infraestrutural de desportos e atividades de recreio que recorrem a embarcações à vela, embarcações a motor, bem como o suporte das diversas atividades de animação vinculadas aos operadores marítimo-turísticos, desde a pesca desportiva às escolas e centros de mergulho autónomo, entre muitas outras, em concordância com o que o relatório *A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism* (European Commission, 2014: 5) define conceptualmente como “maritime tourism”. Esta matriz de atividades origina fluxos turísticos e económicos muito interessantes a nível local e regional, em simultâneo com a transmissão de uma imagem de natureza ativa e de modernidade dos destinos onde se concentram e realizam.

Simultaneamente, o referido avanço tecnológico permitiu um alargamento do mercado náutico a segmentos anteriormente menos atraídos pelo uso direto do mar, nomeadamente pela evolução dos níveis de segurança das embarcações e tripulantes, bem como da acessibilidade prática ao conhecimento científico da navegação por satélite (generalizado pelo uso náutico do GPS), o que se traduziu numa expansão das atividades de recreio náutico a um nível antes não conhecido, passível de consumo por famílias, crianças e seniores, algo impensável há duas décadas atrás.

A náutica não pode ser representada nem entendida como produto turístico se perspetivada “apenas” como um conjunto de atividades que se esgotam no elemento mar. Numa perspetiva integrada do destino e do produto, a náutica enquanto produto turístico será tanto mais competitiva e sustentada quanto mais integrada se posicionar na fileira de prestação de produtos e serviços turísticos e não turísticos da região.

Um passeio numa embarcação não se inicia quando esta sai do porto. Para além da indústria a montante associada à sua construção e manutenção, este passeio tem início meses antes e por vezes a milhares de quilómetros de distância, provavelmente numa pesquisa na internet ou em redes sociais nas quais vários destinos concorrem em tempo real. Uma competição de pesca desportiva não termina na cerimónia de encerramento do mesmo, termina, por hipótese, quando no aeroporto a bagagem fora de formato é processada com regularidade. A presença de um iatista vai muito para além do serviço de amarração, inclui a segurança da embarcação e bens, a perceção de um serviço de alfândega (quando aplicável) rápido e eficiente, a acessibilidade a uma cadeia de serviços desde alimentação específica para o mar, reparação naval ou até lavandaria, entre outros serviços cruzados com o turista “comum” como por exemplo o acesso a *rent-a-car*, animação noturna ou a ligações aéreas.

É em função deste contexto integrado do turismo náutico que o presente estudo tem como objetivo final a elaboração de estimativas de impacto económico de cenários de

desenvolvimento do potencial da náutica de recreio nas Marinas e Portos de Recreio na área de jurisdição da Docapesca, particularmente nos concelhos/regiões onde se encontram inseridas. No caso da náutica os desafios e potencialidades de natureza económica e a dimensão social são ainda mais intensos, fruto da sua forte inserção e vivência em muitas das regiões envolvidas, dando relevo ao reconhecido pelo Decreto-Lei nº 16/2014, de 3 de fevereiro: “Os portos (...) de náutica de recreio (...) têm não só de organizar uma oferta de serviços de qualidade e ajustada às necessidades, como também melhorar as condições físicas da sua atividade, o que nalguns casos implica reformular e noutros fortalecer a sua infraestrutura logística”.

A prossecução do objetivo final do estudo passa por um conjunto de etapas intermédias, desde uma caracterização síntese da situação de “partida” em termos de oferta e procura, incluindo a identificação dos serviços atualmente prestados numa lógica de fileira, a observação do fenómeno da sazonalidade a que o turismo náutico não é alheio, as perspetivas de crescimento da procura e oferta de amarrações, até ao posicionamento estratégico que pode balizar a prossecução dos cenários finais e seus impactos.

Entre a identificação da situação atual e a estimativa do potencial da situação de “chegada”, o estudo procura traçar e sistematizar um conjunto de conhecimento de apoio às estratégias de desenvolvimento do produto identificadas com as regiões e locais envolvidos. Muitas destas opções já estão presentes no terreno, porém se integradas e com evidência de complementaridades pela diversificação, podem potenciar os destinos para uma rede de produção e prestação de serviços com efeitos multiplicadores muito interessantes nas economias locais e no turismo e, por arrastamento, nos restantes setores de atividade.

O estudo está assim focado nas componentes da náutica de recreio e respetiva cadeia de valor de base turística, assumindo sete objetivos intermédios para a prossecução do objetivo final já explicitado:

- 1) Quantificar a oferta existente e traçar um quadro da procura atual em termos de origem dos utentes das infraestruturas náuticas e modelos de gestão consequentes;
- 2) Identificar a presença de serviços de apoio à presença da embarcação e dos nautas na infraestrutura e respetiva área envolvente, reforçando a observação da cadeia de valor;
- 3) Analisar o fenómeno da sazonalidade enquanto parte integrante da atividade, com o levantamento de dificuldades e oportunidades daí emergentes
- 4) Identificar as perspetivas de crescimento da oferta nas diferentes instalações, num quadro temporal de cinco anos ponderado pela capacidade das mesmas;
- 5) Contribuir para o posicionamento e opções estratégicas que balizem o concretizar do potencial da náutica enquanto produto turístico e fator de desenvolvimento e competitividade regional, orientado para o benefício das economias locais envolvidas;
- 6) Estimar o peso económico atual do turismo náutico na área de jurisdição da Docapesca;

- 7) Propor e avaliar cenários de desenvolvimento do potencial da náutica de recreio no horizonte 2020 no domínio em causa, com a avaliação dos cenários através da metodologia de análise de custo e benefício económico-social.

1.2. Metodologia

A metodologia aplicada privilegia a expressão direta e o conhecimento através dos agentes regionais envolvidos na estratégia e execução de funções no terreno, quer para a caracterização da situação atual e do passado recente, quer para o delinear dos cenários de desenvolvimento e respetiva sensibilidade. Orientado para o mercado e para o apoio à decisão estratégica, o estudo proporciona a criação de informação primária através de um conjunto de fichas (questionário) cujo preenchimento foi solicitado através da Docapesca às marinas, portos de recreio, docas de recreio e como ensaio a alguns estaleiros sob a sua área de jurisdição. Estes últimos – estaleiros – bem como alguns portos de pesca como por exemplo a Baleeira, foram incluídos pela já referida questão da fileira industrial da náutica de recreio, e no caso dos portos de pesca pelo apoio que pontualmente prestam à náutica de recreio.

A estrutura e conteúdo formal das fichas foram delineados pela equipa de investigação da Universidade do Algarve. Compreendendo dados quantitativos e qualitativos, o seu preenchimento foi efetuado pelos responsáveis das várias infraestruturas da Docapesca nas regiões Norte, Centro e Sul de Portugal. Num total de 23 fichas¹ recolhidas durante

¹ Respetivamente: Caminha, Esposende, Porto da Póvoa do Varzim, Marina da Póvoa - Clube Naval Povoense, Vila do Conde, Núcleo de Recreio do Porto da Nazaré, Porto de São Martinho do Porto, Núcleo de Recreio do Porto de Peniche, Porto da Ericeira, Porto de Pesca da Baleeira / Sagres, Marina de Lagos, Porto de Pesca de Lagos, Marina de Portimão, Marina de Albufeira, Porto de Quarteira, Marina de Vilamoura, Doca de Recreio de Faro, Porto de Recreio de Olhão, Ginásio Clube de Tavira, Porto de Recreio do Guadiana, Sopromar, Porti Nauta e Nautiber.

as duas primeiras semanas de junho, este instrumento compreendeu matéria sobre seis temas:

- Amarrações;
- Gestão das instalações;
- Imagem e análise de sensibilidade;
- Marítimo-turísticas;
- Estaleiros de manutenção e reparação naval;
- Serviços na área de influência direta da instalação.

Cumulativamente com o enquadramento nacional, a região sul foi nesta primeira fase objeto de particular detalhe, fruto da sua maior presença nos domínios de jurisdição da Docapesca. Neste contexto foi possível cruzar os dados primários recolhidos através das fichas com uma outra aproximação de maior pendor qualitativo, designadamente através do *workshop* realizado na Delegação Sul da Docapesca², o qual focou um conjunto de sete temas:

- Estratégia Nacional para o Mar;
- Ligação das Marinas e Portos de Recreio com a fileira industrial (estaleiros);

² Efetuado a 6 de Julho de 2015 em Faro, com a presença pela Docapesca de José Apolinário, Helena Cardoso, Alcina Sousa, António Santana, Luís Inês, Madalena de Jesus e José Glória; pela equipa de investigação da Universidade do Algarve de Fernando Perna e Maria João Custódio.

- Custos de contexto na náutica de recreio (impostos, taxas e licenças);
- Regularização das indefinições/conflitos na área dominial da Docapesca e meio envolvente;
- Papel das empresas/atividades marítimo-turísticas;
- Plano de Dragagens;
- Reflexão sobre plano de investimentos estruturantes – exemplos - de melhoria das condições físicas da atividade.

Estes temas foram entendidos em muitas das situações como tópicos relevantes não só para o Algarve como para a realidade de muitas das outras infraestruturas ao longo da costa do território continental, sendo também uma base de trabalho para essa observação mais vasta.

No quadro nacional é paralelamente utilizada informação secundária proveniente de documentos de reflexão e estratégia nacionais e comunitários, com relevo de entre outros para os seguintes:

- European Commission (2014), “A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism”, Communication from the Commission to the European parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM(2014) 86 final, Brussels: European Commission;

- ECORYS (2013), “Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level – Final Report to DG Maritime Affairs & Fisheries – European Union”, Rotterdam: ECORYS Nederland BV;
- Oceano XXI (2013), “Desafios do Mar 2020 Estratégias de Eficiência Coletiva”, Porto: Oceano XXI - Associação para o Conhecimento e Economia do Mar;
- CIITT-UALG - Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo da Universidade do Algarve (2009), “Estudo sobre o Perfil e Potencial Económico-Social do Turismo Náutico no Algarve”, coordenação Fernando Perna, Faro: Universidade do Algarve e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2008), “Agenda Regional do Mar Algarve”, Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

Com tradução na sequência das diferentes fases do estudo, a metodologia adotada teve presente a necessidade de produzir um documento cientificamente sólido, apto a contribuir em tempo útil para as decisões de estratégia pública e privada do desenvolvimento do mercado náutico nas regiões envolvidas. A estrutura prevista das duas fases – e respetivos relatórios – em que o estudo está organizado é detalhada na Tabela 1.1.

Tabela 1.1 – Metodologia: Estrutura vs. Objetivos do Estudo

Fases	Estrutura	Sequência de Objetivos
Relatório 1 junho-julho 2015	<ul style="list-style-type: none"> Mercado <ul style="list-style-type: none"> - Dimensão e Perfil da Oferta: Capacidade de Alojamento - Perfil da Procura - Oferta de Serviços Desafios e Tendências <ul style="list-style-type: none"> - A náutica e a Sazonalidade - Perspetivas de Crescimento - Diagnóstico e Opções Estratégicas 	<ul style="list-style-type: none"> Quantificar a oferta existente no quadro de procura atual da origem dos utentes, com extensão aos modelos de gestão; Identificar a presença de serviços de apoio à embarcação e nautas na infraestrutura e respetiva área envolvente, na lógica da cadeia de valor; Analisar o fenómeno da sazonalidade enquanto parte integrante da atividade; Identificar as perspetivas de crescimento da oferta nas diferentes instalações, num quadro temporal de 5 anos; Iniciar a discussão do posicionamento e opções estratégicas que balizem o concretizar do potencial da náutica enquanto produto turístico e fator de desenvolvimento e competitividade regional;
Relatório 2 julho-outubro 2015	<ul style="list-style-type: none"> O horizonte 2020 em três cenários náuticos possíveis: <ul style="list-style-type: none"> - Estagnação; - Crescimento moderado; - Crescimento forte. Análise Custo-Benefício Económica e Social dos Cenários: <ul style="list-style-type: none"> - Impactos diretos; - Externalidades. 	<ul style="list-style-type: none"> Consolidar a discussão do posicionamento e opções estratégicas que balizem o concretizar do potencial da náutica enquanto produto turístico e fator de desenvolvimento e competitividade regional em benefício das economias locais envolvidas; Estimar o peso económico atual do turismo náutico na área de jurisdição da Docapesca; Propor e avaliar cenários de desenvolvimento do potencial da náutica de recreio horizonte 2020 no domínio em causa, com a avaliação dos cenários através da metodologia de análise de custo e benefício económico-social.

Fonte: Elaborado pelos autores.

1.3 Distribuição Geográfica das Instalações

A Docapesca está territorialmente dispersa por Portugal continental, com as onze infraestruturas dedicadas à náutica de recreio sobre sua jurisdição dominial a estenderem-se desde a região Norte (Póvoa do Varzim e Vila do Conde), à região Centro (Nazaré e Peniche) até ao Algarve onde se concentram oito instalações, do barlavento (Lagos) ao Sotavento (Vila Real de Santo António). Por regra geral como opção complementar e pontualmente conflitual face a domínios de atividade e/ou exclusão por concessão, algumas das instalações no Algarve não diretamente afetas à náutica de recreio possuem também funções de apoio à náutica de recreio, como é o caso do Porto de Pesca da Baleeira ou, mesmo que de forma conflitual, o Porto de Pesca de Quarteira.

As Marinas e Portos de Recreio na área de jurisdição da Docapesca diretamente contempladas no presente estudo tal como discriminado na Tabela 1.2 são as seguintes:

Tabela 1.2 - Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca

Instalação	Operador	Concelho
Marina da Póvoa do Varzim	Clube Naval Povoense	Póvoa do Varzim
Núcleo de Recreio do Porto da Nazaré	Docapesca	Nazaré
Marina da Ribeira	Docapesca	Peniche
Marina de Lagos	Marlagos, SA	Lagos
Marina de Portimão	Marina de Portimão	Portimão
Marina de Albufeira	Soc. Gest. de Marinas, SA	Albufeira
Marina de Vilamoura	Marina de Vilamoura, SA	Vilamoura
Doca de Recreio de Faro	Ginásio Clube Naval de Faro	Faro
Doca de Recreio de Olhão	Docapesca	Olhão
Porto de Recreio de Tavira	Ginásio Clube de Tavira	Tavira
Porto de Recreio do Guadiana	Ass. Naval do Guadiana	Vila Real Sto. António

Fonte: Docapesca (2015), www.docapesca.pt, último acesso a 6 de julho de 2015.

Desde logo destaca-se o facto da diversidade de distribuição do tipo de operadores envolvidos, sendo 3 instalações geridas diretamente pela Docapesca, 4 por clubes náuticos ou associações (desportivas) navais e 4 por empresas do sector privado.

Embora não objeto direto do presente estudo, a consideração da náutica de recreio como uma fileira - particularmente na dimensão industrial -, obriga pelo menos a título exploratório a que se considere uma primeira abordagem aos estaleiros de reparação e construção naval sob jurisdição também da Docapesca, cuja listagem é resumida na Tabela 1.3 e que formam elementos fundamentais para a potenciação da cadeia de valor do recreio e turismo náutico.

Tabela 1.3 - Estaleiros de Reparação e Construção Naval na Área de Jurisdição da Docapesca

Instalação	Concelho
União Construtora Naval, Lda.	Vila do Conde
Sicnave - Indústria de Construção e Reparação Naval, Lda.	Vila do Conde
Estaleiros Navais de Peniche, SA.	Peniche
Sopromar - Estaleiro Naval, Lda.	Lagos
Portinave – Soc. de Construções Navais Portimonense, Lda.	Lagoa
Francisco José Inácio Badalo	Olhão
Nautiber – Estaleiros Navais do Guadiana	Vila Real Sto. António

Fonte: Docapesca (2015), www.docapesca.pt, último acesso a 6 de julho de 2015.

Com afetação na Docapesca às regiões Norte (Vila do Conde), Centro (Peniche) e Algarve, a dimensão empresarial destas infraestruturas é significativa, como demonstram dois factos a ter em consideração e desenvolvimento no futuro Relatório 2 do estudo:

- Existem estaleiros que verificam um total de pessoas ao serviço superior a 50, logo constituem-se como empresas de média dimensão de acordo com o

critério constante da “definição europeia” (Recomendação da Comissão (96/280/CE, de 3 de Abril)).

- Em termos de qualidade do serviço prestado, incluindo estaleiros, os mais de 200 nautas entrevistados no estudo sobre o Algarve referem (CIITT-UALG, 2009: 71): “(...) 76,5% os consideram mesmo bons ou muito bons, não existindo de um modo geral opiniões negativas”.

Uma nota final no domínio dos estaleiros para a construção naval de raiz, um tipo de especialização que obriga a um permanente cruzamento entre a inovação (novos materiais, software, design) e a tradição (identidade do mercado e adaptação ao local onde vão navegar), existem hoje em Portugal empresas que ganham expressão neste domínio com a construção regular de embarcações de passageiros, de operadores marítimo-turísticos e de pesca profissional, dirigidas a Portugal ou ao estrangeiro (sobretudo para os PALOP - Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa).

2. MERCADO

2.1 Dimensão e Perfil da Oferta: Capacidade de Acolhimento

A náutica é por excelência uma atividade de partilha de um território muito sensível – mar e zonas costeiras – objeto de procura por residentes e visitantes, cuja gestão exige critérios de decisão com elevado conteúdo económico-social. As infraestruturas de resposta/oferta a esta procura ocupam espaços de um litoral necessariamente finito, os quais para além da náutica de recreio são ainda passíveis de procura por diferentes atividades económicas, como por exemplo a pesca profissional, os transportes, o alojamento hoteleiro ou residencial, a agricultura ou indústrias extrativas, entre outras.

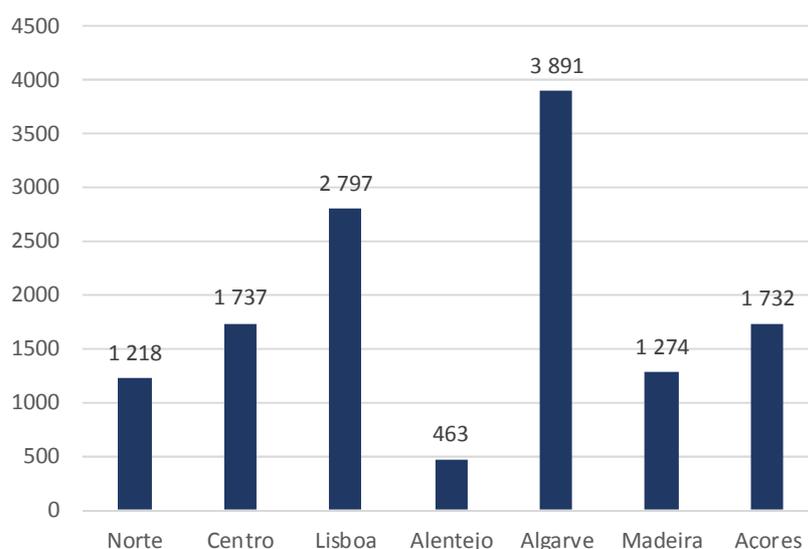
Seguindo esta lógica, a dimensão da oferta de amarrações agora quantificada será posteriormente aprofundada no Relatório 2 pela oferta existente de outras atividades no mesmo espaço (à escala de concelho), por forma a gerar um quadro não só da importância absoluta da náutica de recreio no território em questão, como também disponibilizar uma observação relativa da sua potencialidade em se integrar com outras funções turísticas conexas no mesmo espaço, particularmente com o denominado “coastal tourism” (European Commission, 2014: 5).

Neste quadro inicial, a base da atividade pode ser quantificada através das infraestruturas de acolhimento das embarcações e como tal dos respetivos nautas, no caso as amarrações disponibilizadas (a nado) em marinas, portos de recreio e docas de recreio ao longo das regiões do país.

Esta realidade expressa através do Gráfico 2.1 não incorporou alterações significativas desde 2011 até à data atual. Desta forma os valores permitem evidenciar a transversalidade da náutica de recreio ao longo do território nacional e, sem seguida, a

maior concentração da oferta nas regiões do Algarve e Lisboa, as quais em conjunto contabilizam 6.688 amarrações, isto é, mais de metade - 51,1% - do total da oferta nacional de 13.082 amarrações, ou representando mesmo 66,1% se considerada apenas a oferta total localizada no continente de 10.106 amarrações.

Gráfico 2.1 - Número Total de Amarrações em Marinas, Portos e Docas de Recreio por Região de Portugal, 2011.



Fonte: Turismo de Portugal, I.P. citado por Oceano XXI (2013: 53)

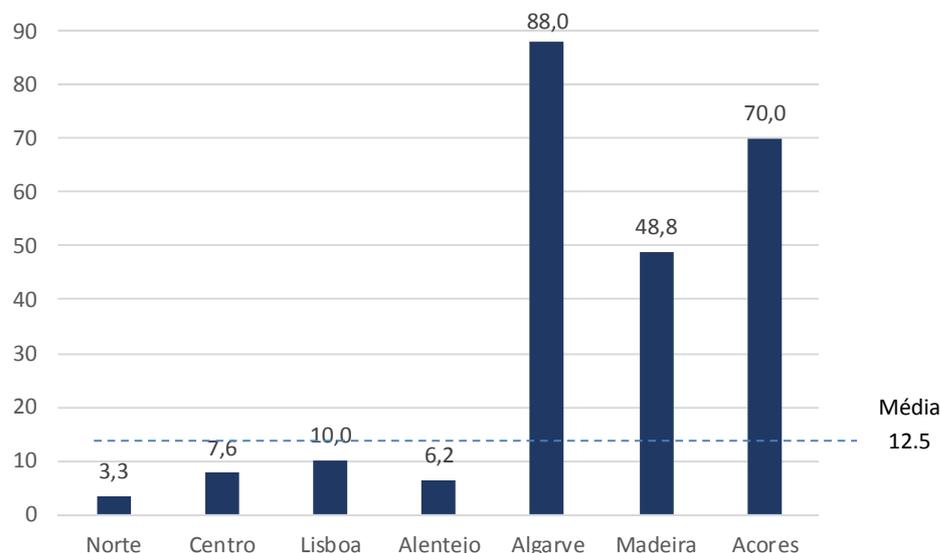
Note-se que esta oferta não contabiliza a capacidade existente em fundeadouros. Estes, embora em regra sem serviços associados ou apenas com serviços pontuais e/ou não organizados, são porém particularmente relevantes em regiões como o Algarve durante a época alta de veraneio, sendo esta uma das dimensões que deveria ser objeto de cuidada investigação futura no âmbito das potencialidades do setor.

Em termos das infraestruturas atualmente sobre jurisdição da Docapesca, estas de acordo com os dados das fichas de caracterização recolhidas no âmbito deste estudo, agregam no seu conjunto uma oferta de 4.477 amarrações em 2015, representando assim mais de um terço do total da oferta nacional de amarrações – em exato o valor de

34,2% –, ou mesmo 44,3% se considerado apenas o continente. Tratam-se de dimensões reveladoras da importância e papel desta empresa do Setor Empresarial do Estado enquanto agente do desenvolvimento da náutica e do turismo náutico em Portugal.

Ainda nesta fase e como aproximação a uma avaliação da presença relativa da náutica de recreio nas regiões nacionais, é exposto para além do anterior número total de amarrações, a sua relação com a população residente, gerando desta forma uma medida de densidade da oferta da náutica de recreio em relação à matriz social dos territórios.

Gráfico 2.2 – Densidade da Oferta da Náutica de Recreio: Número de Amarrações por 10.000 Habitantes por Região de Portugal, 2014



Fontes: Elaborado pelos autores com base em Turismo de Portugal, I.P. citado por Oceano XXI (2013: 53) e Instituto Nacional de Estatística (2014).

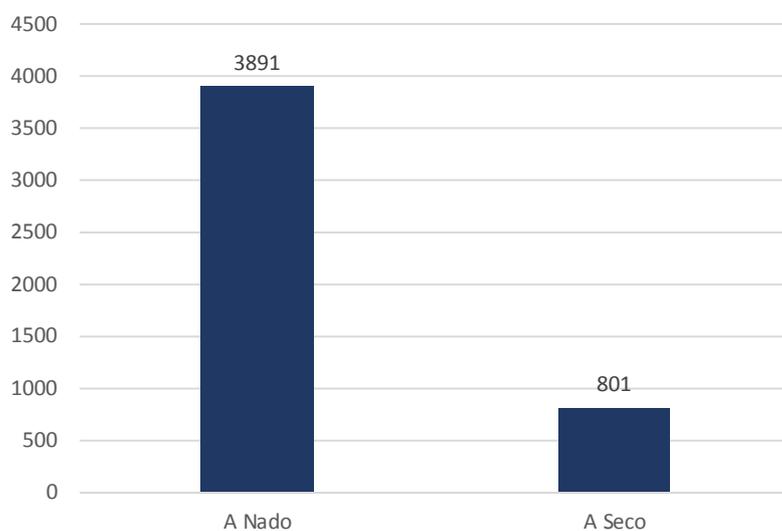
A observação da densidade da náutica de recreio em função da população vem consolidar a perspetiva anterior em termos das regiões Algarve, Madeira e Açores, onde a oferta da náutica de recreio é não só importante em termos absolutos mas também relativos, com estas regiões a revelarem valores muito acima da média nacional da oferta de 12.5 amarrações por cada 10.000 residentes na região. Fatores como o peso

da procura com origem dentro ou fora da região podem por sua vez ponderar esta análise, como se analisará mais adiante no Capítulo 2.2.

Numa lógica de fileira e de atividade ao longo de todo o ano, esta capacidade de receção deve incluir também os lugares em estaleiros (a seco), os quais não só permitem acolher a embarcação como também associar um conjunto de serviços diferenciados dos prestados a nado, designadamente de maior pendor industrial.

Não dispondo à data de informação sobre a globalidade da oferta de lugares em estaleiros no território nacional, sendo essa uma outra investigação futura que se impunha, é porém possível apresentar nesta fase um quadro do total de lugares disponíveis numa das regiões – Algarve – para acolher embarcações a seco nos diferentes estaleiros da região, observação expressa no Gráfico 2.3.

Gráfico 2.3 – Número Total de Amarrações a Nado e a Seco (Estaleiros) no Algarve



Fontes: Elaborado pelos autores (dados sobre estaleiros – a seco) e adaptado de Turismo de Portugal, I.P. citado por Oceano XXI (2013: 53) (dados sobre amarrações).

Mais do que o número em si, 801 lugares, e não sendo passível de extrapolação para o todo de Portugal, é no entanto desde logo muito significativo a consideração que esta realidade integrada aumenta em 20,6% a capacidade de acolhimento, a qual passa a totalizar 4.692 espaços (3891 a nado e 801 a seco), sendo este total uma realidade mais próxima da fileira de base da náutica de recreio.

Uma outra leitura dos mesmos dados permite sugerir que por cada 5 lugares de amarração, a região gera aproximadamente 1,1 lugares em estaleiro, uma relação que na realidade poderá ter duplo sentido na análise de causa e efeito entre a disponibilidade de amarrações e lugares em estaleiro. Independentemente do sentido, a dimensão desta relação é desde logo um excelente indicador da potencialidade de associar serviços e acrescentar valor económico à presença de uma embarcação na região.

2.2 Perfil da procura

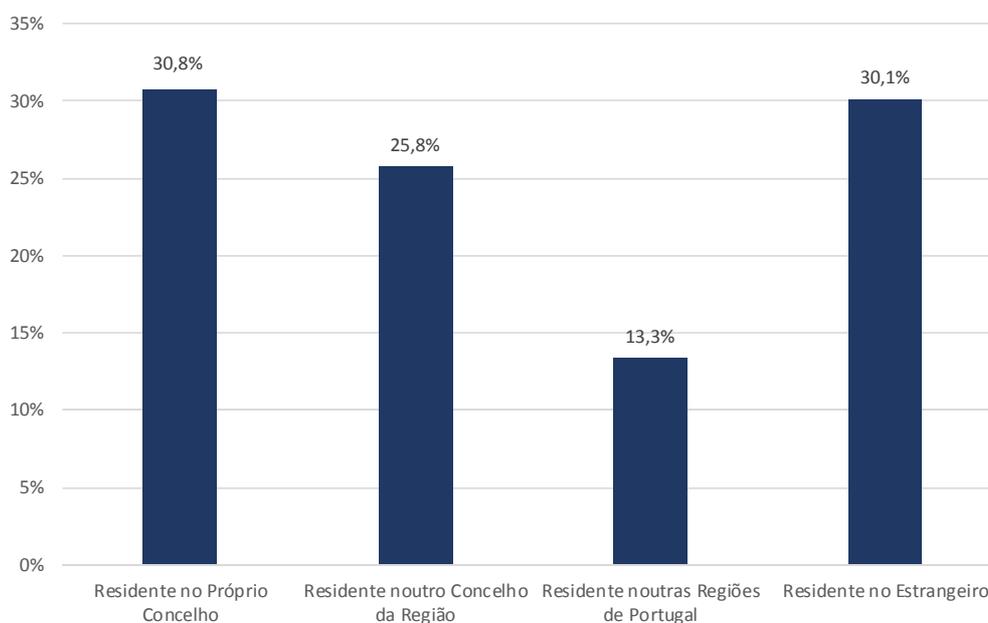
A análise da procura recai sobre a origem geográfica dos utilizadores das amarrações em Marinas, Portos e Docas de Recreio na área de jurisdição da Docapesca. Para efeitos da extrapolação dos dados para perfis económicos, o Relatório 2 adotará os ponderadores estimados no estudo elaborado pelo CIITT-UALG (2009), no qual se entrevistou 215 nautas nas suas próprias embarcações, sendo esta observação direta e detalhada da procura uma investigação futura que se impunha atualizar e amplificar.

Considerando como critério para definir “população local” ou “residentes” os utilizadores das infraestruturas náuticas de recreio sob jurisdição da Docapesca residentes no próprio concelho da infraestrutura ou na região onde esse concelho se integra, e como critério para definir “turista nauta” os utilizadores residentes noutra região ou no estrangeiro, demonstra-se através do Gráfico 2.4 um relativo equilíbrio

entre estes dois grandes tipos de utilizadores, com vantagem para os primeiros, respetivamente 55,6% de residentes e 43,4% de turistas nautas.

O maior peso dos residentes deve-se à proporção dos utilizadores das amarrações residentes no próprio concelho da infraestrutura, traduzindo uma relação de proximidade muito forte entre a população local e o equipamento. Com 30,8% este é o tipo de utilizador mais frequente no conjunto dos utilizadores das infraestruturas da área de jurisdição da Docapesca, quase em situação proporcional ao outro “extremo” de origens, os residentes no estrangeiro, os quais agregam 30,1% dos utilizadores.

Gráfico 2.4 – Distribuição dos Utilizadores das Amarrações por Local de Residência



Fonte: Elaborado pelos autores.

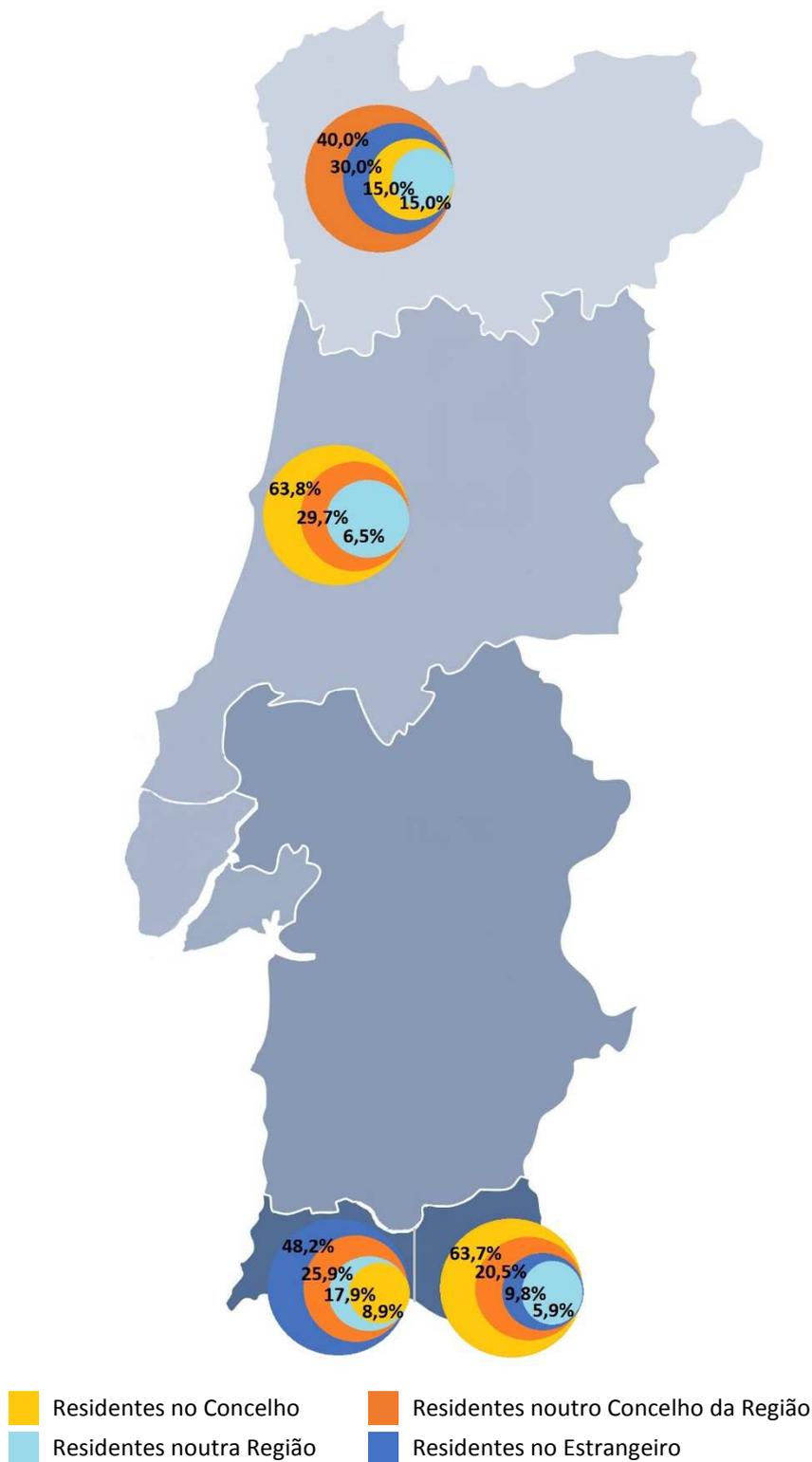
Este facto é bem demonstrativo da conjugação de diferentes procuras e perfis sobre as infraestruturas da oferta náutica, sendo também a expressão evidente da necessidade dos critérios de decisão incorporarem fatores de sensibilidade económica e social afetos às diferentes matrizes territoriais onde estão inseridas.

Porém, não sendo esta distribuição da procura por origens uma situação homogênea ao longo do país, importa detalhar esta realidade ao longo das três regiões envolvidas – Norte, Centro e Algarve – considerando ainda nesta última região duas situações distintas entre Barlavento e Sotavento. A diversidade de situações é demonstrativa dos diferentes desafios e enquadramentos com que a gestão das diversas infraestruturas trabalham no dia-a-dia e planeamento da atividade, permanentemente confrontadas com a necessidade de responder às mutações dos territórios e perfis de procura, em paralelo com fatores de rigidez introduzidos pela própria tradição da atividade.

Tal como expresso na Figura 2.1 na página seguinte, constata-se que na quase totalidade das regiões ou sub-regiões consideradas no estudo, o peso dos utilizadores residentes no concelho da infraestrutura, agregado ao peso dos residentes noutra concelho da mesma região, constitui a expressão dominante e evidente da procura de amarrações, atingindo estes dois grupos 93,5% dos utilizadores na região Centro e 85,2% no Sotavento do Algarve.

A exceção está no Barlavento do Algarve, destino turístico internacional por excelência, onde esta relação se inverte com os residentes no estrangeiro ou noutra região de Portugal que não a da infraestrutura a formarem o tipo de procura preponderante, agregando 66,1% do total de utilizadores de amarrações. Embora em menor escala, também no Norte o peso dos residentes no estrangeiro ou noutra região é evidenciado – 45,0% – ao qual no primeiro caso não deve ser estranho a maior proximidade à fronteira.

Figura 2.1 – Distribuição dos Utilizadores das Amarrações por Local de Residência Segundo a Região da Infraestrutura



Revelador das diferentes realidades de gestão e enquadramento territorial, é o facto de nas regiões ou sub-regiões onde a procura pela população local é dominante, respetivamente Norte, Centro e Sotavento do Algarve, o operador respetivo de cada infraestrutura é a própria Docapesca ou um clube náutico / associação naval. Na sub-região onde a procura turística é dominante, o Sotavento da Algarve, o operador de cada infraestrutura é sempre uma empresa do setor privado. Diferentes abordagens e perfis de território estão aqui em causa, enfatizando a relação de proximidade da náutica de recreio com as populações e, simultaneamente e não necessariamente em contradição, com a fileira do turismo reforçada pela procura com origem em não residentes.

2.3 Oferta de Serviços

A presença de uma embarcação de recreio num determinado destino reúne um potencial de necessidades que vão para além da simples utilização do mar e das amarrações em terra. Um nauta é um turista ao qual está associado a procura de um conjunto de bens e serviços, uns específicos para a sua atividade, outros partilhados com os demais turistas com que partilha o território.

Para além da componente turística, também o lazer da população residente afeta à prática da náutica de recreio procura o mesmo tipo de serviços específicos – por exemplo de oficina de mecânica naval ou serviços de pintura, entre outros – distanciando-se apenas na procura daqueles que são consumos de serviços turísticos genéricos como por exemplo o alojamento ou a rent-a-car, uma vez que na prática não necessita dos mesmos.

Para além destas duas abordagens via lado da procura que em investigações futuras seria importante analisar com base em dados primários recolhidos junto dos nautas, a oferta reage naturalmente a estas ordens de produção de ambos os segmentos, sendo

essa a caracterização pelo lado da oferta que o presente estudo efetua junto das marinas, portos e docas de recreio na área de jurisdição da Docapesca.

Para tal e após observação e prática dos autores num conjunto de infraestruturas náuticas nacionais e não nacionais, consideram-se como serviços de ligação direta ao turismo náutico um conjunto de oito atividades que em maior ou menor peso estão presentes no movimento e manutenção de uma embarcação:

- Oficina de mecânica naval;
- Serviços de pintura e fibra;
- Serviços de eletrónica e comunicação naval;
- Carpinteiro naval;
- Estofador;
- Velaria;
- Loja de apetrechos navais (chandlery);
- Lavandaria.

Tem-se todavia presente que alguns destes serviços, designadamente carpintaria, estofador e lavandaria, podem e são em muitos locais partilhados com a prestação de trabalhos a clientes não nautas, particularmente em locais onde o volume da procura

de clientes ligados ao mar não é suficiente para justificar maior especificidade de uma oferta já de si especializada.

Como conjunto de serviços com ligação indireta ao turismo náutico, isto é, o nauta pode usufruir destes assim como os restantes turistas presentes no destino, consideram-se cinco outras atividades:

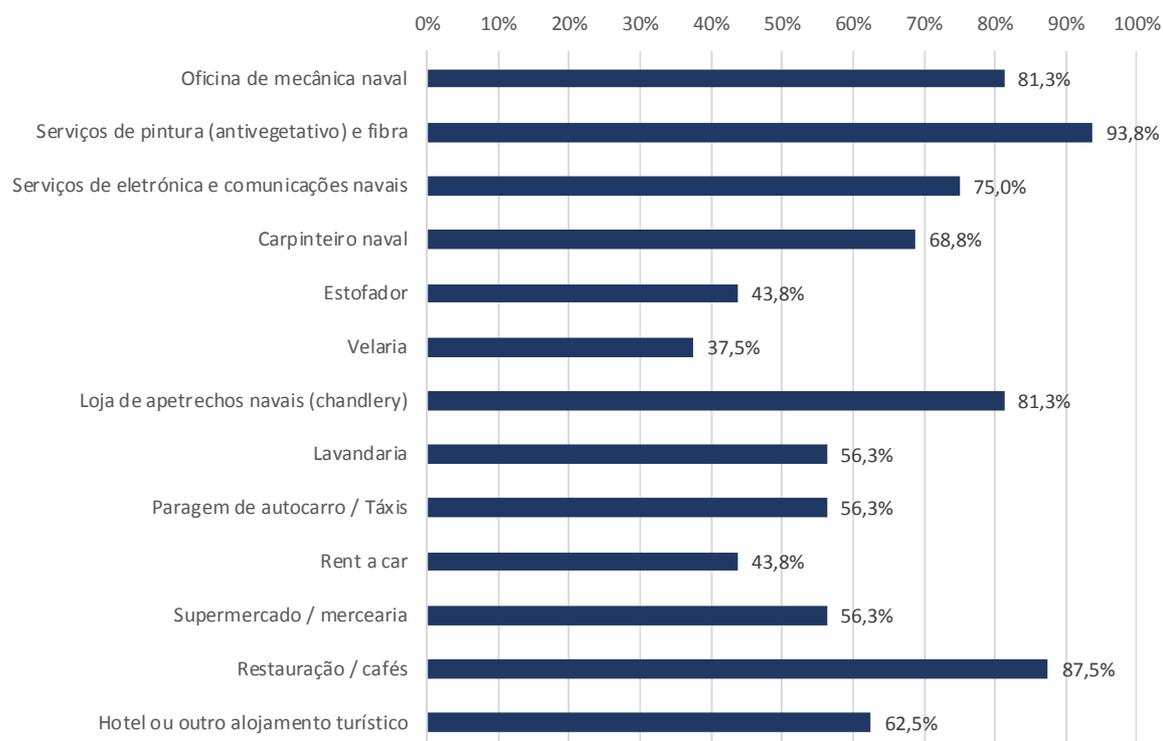
- Paragem de autocarro / táxis (transportes públicos);
- Rent-a-car;
- Supermercado / mercearia;
- Restauração / cafés;
- Hotel ou outro alojamento turístico.

Estas treze atividades de apoio à náutica, prestadas na própria marina ou porto de recreio, no estaleiro, ou na área urbana envolvente, formam o conjunto que deve estar presente para que a náutica potencie a sua cadeia de valor, proporcionando uma oferta integrada ao turismo que acede ao destino através da náutica de recreio mas que não fica “fechado” sobre a instalação, recorrendo a um conjunto de serviços especializados e não especializados que no conjunto são a fileira da náutica que se pretende explorar³.

Os dados recolhidos nas infraestruturas da náutica de recreio sob jurisdição da Docapesca apontam para a oferta patente no Gráfico 2.5.

³ Não se considerando neste estudo a arquitetura e construção das embarcações, mas sim os serviços de manutenção e reparação naval. A informação turística também não é referenciada, considerando-se que esta função é prestada – quando existente – nas receções das próprias marinas e portos de recreio.

Gráfico 2.5 – Presença de Serviços Náuticos e Comuns na Área de Influência das Amarrações



Fonte: Elaborado pelos autores.

Numa leitura geral e considerando os valores superiores a 80% dos casos, isto é, serviços presentes pelo menos em 8 de cada 10 infraestruturas e/ou respetiva área de influência, é possível notar que a presença de serviços náuticos e não náuticos é global e relativamente expressiva. Se associados a níveis de qualidade e sustentabilidade económica, este conjunto de serviços são fatores pertinentes para consolidar e potenciar os impactos económicos da náutica no turismo e por arrastamento nos demais setores de atividade.

Numa observação em maior detalhe, os serviços de pintura e fibra, mecânica naval e loja de apetrechos navais dominam a oferta especializada, sendo estes de facto aqueles que respondem a uma procura sobre necessidades essenciais de manutenção de uma embarcação; a restauração e cafés prevalece no caso da oferta de serviços comuns aos

restantes turistas, algo correntemente visível na vivência nas zonas envolventes às marinas e portos de recreio não só na área de jurisdição da Docapesca mas um pouco por todas as infraestruturas de acolhimento náutico do país. Comuns a ambos os casos é o facto de se tratarem de conjuntos de serviços com características trabalho-intensivo, logo com um forte efeito multiplicador sobre a criação e manutenção de níveis de emprego.

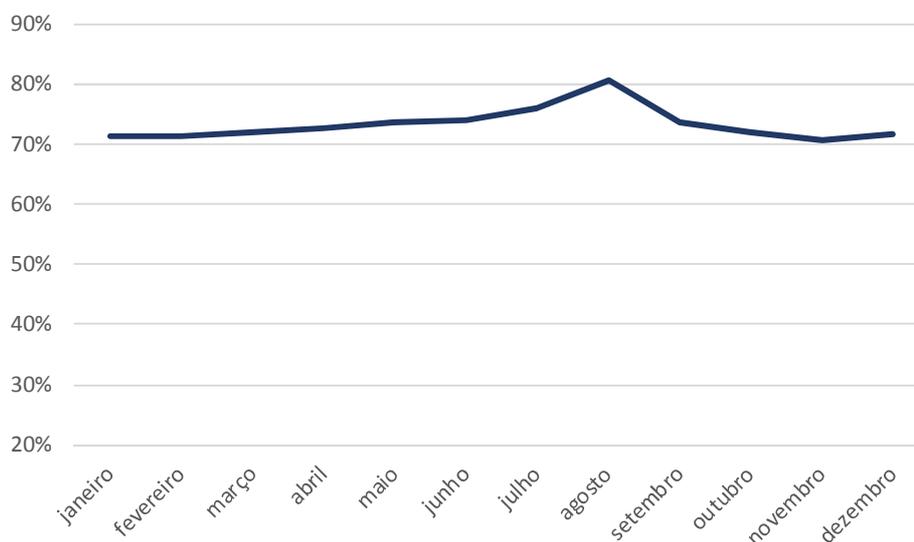
3. DESAFIOS E TENDÊNCIAS

3.1 A Náutica e a Sazonalidade

Fortemente associada a condições climatéricas favoráveis, a prática da náutica tem na costa portuguesa oportunidades de excelência para um usufruto ao longo da maioria dos meses do ano, sem desconsiderar obviamente a maior apetência pela sua prática nos meses de veraneio.

Em termos médios globais, a atividade das marinas e portos de recreio na área de jurisdição da Docapesca verifica um comportamento bastante linear ao longo do ano, com o natural pico no mês de agosto. Cumulativamente e tal como representado no Gráfico 3.1, é uma atividade que mantém níveis de ocupação elevados, raramente recuando as taxas de ocupação das amarrações abaixo dos 70%.

Gráfico 3.1 – Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio



Fonte: Elaborado pelos autores.

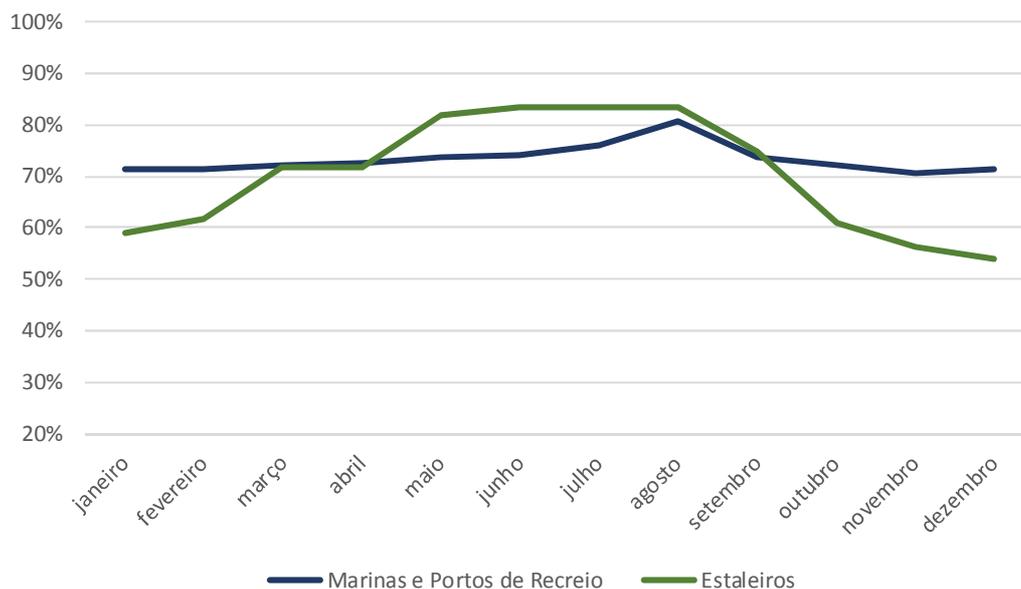
A procura (de amarrações) mais concentrada na população local induzirá por defeito uma menor sazonalidade, sendo como tal expectável que os portos e marinas mais concentrados neste tipo de utilizador registem taxas de ocupação mais estáveis ao longo do ano. Em oposição, as infraestruturas mais orientadas para o cliente não residente na região ou no país tendem a ser mais sensíveis a este fator inerente à natureza da atividade turística.

Porém, esta maior sensibilidade não resulta forçosamente num fator negativo, uma vez que também abre espaço à prestação de outros serviços, nomeadamente os dedicados à recolha a seco nos estaleiros de manutenção e reparação naval, elo decisivo na propagação da cadeia de valor do turismo náutico.

Cumulativamente e como referido em CIITT-UALG (2009), a presença das embarcações não significa forçosamente a presença dos nautas, sendo a linearidade da ocupação das amarrações contrariada pela evidente sazonalidade quando considerada não a presença das embarcações mas sim os seus movimentos de entrada e saída dos portos. Não estando o nauta presente, existe por arrastamento um conjunto de serviços turísticos comuns que não podem ser prestados. No entanto, estando a embarcação presente, há toda uma outra gama de serviços de manutenção que podem ser fornecidos, os quais uma vez mais reforçam a oportunidade de mercado existente no domínio da manutenção e recolha a seco das embarcações durante o inverno e não só.

Aliás, ao considerar-se a atividade dos estaleiros de construção e reparação naval objeto de inquirição – aqui citados como estudo de caso e não generalizável – não deixa de ser evidente a sua capacidade de operar ao longo de todo o ano e inclusive, tal como demonstrado no Gráfico 3.2, manter um pico de atividade ao longo de um maior número de meses, de maio a agosto, com os inerentes benefícios financeiros, económicos e sociais das empresas e populações relacionadas.

Gráfico 3.2 – Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio vs. Estaleiros



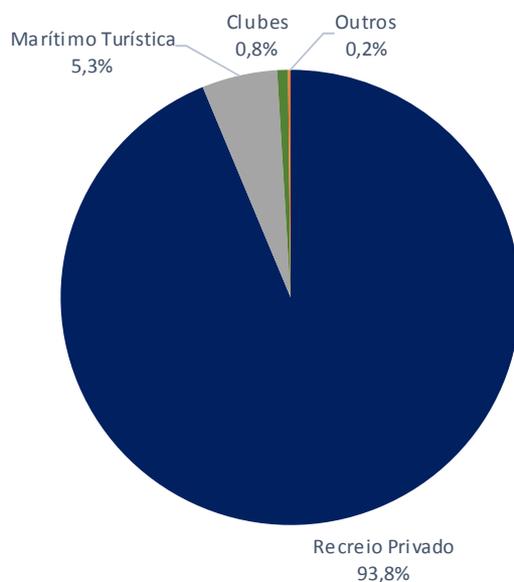
Fonte: Elaborado pelos autores.

Finalmente, ainda no domínio da sazonalidade do uso das amarrações, a atividade dos operadores marítimo-turísticos constitui um outro indicador passível de representar o movimento efetivo das embarcações. Se associada a passeios em embarcações com *skipper*, então representa uma extensão do turismo náutico a um segmento de turistas que em muitos casos perspetiva a náutica como complementar à sua presença no destino, a animação turística, e não como principal motivação de visita. Esta é por exemplo uma discussão que noutro quadro de objetivos de estudo pode ser colocada em termos do conceito de *station nautique* segundo o modelo desenvolvido em França vs. o conceito de *estación náutica* no modelo adotado em Espanha.

No momento fica desde já a constatação que as marítimo-turísticas são uma presença significativa nas marinas e portos de recreio na área de jurisdição da Docapesca, onde à data do presente estudo representam em média 5,3% da ocupação das amarrações, isto

é, o primeiro utilizador de carácter profissional e o segundo maior depois da vasta ocupação pelo recreio privado.

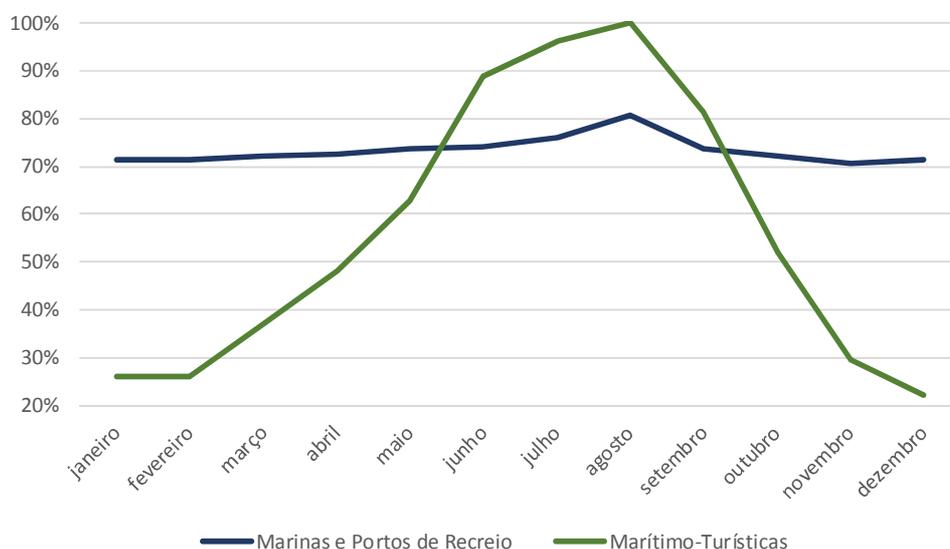
Gráfico 3.3 – Tipo de Utilizador das Amarrações Segundo a Atividade



Fonte: Elaborado pelos autores.

Estas empresas, com atividades comumente reconhecidas como passeios a motor ou à vela de observação (com ou sem *skipper*), táxi marítimo, pesca desportiva, mergulho desportivo ou afetas a atividades de formação de navegadores de recreio, entre outras, verificam maior sensibilidade à sazonalidade dos fluxos turísticos de que dependem, chegando mesmo a atingir níveis de atividade nulos ou quase nulos durante o outono e inverno, em oposição à plena ocupação no mês de agosto, tal como quantificado no Gráfico 3.4.

Gráfico 3.4 – Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio vs. Operadores Marítimo-Turísticos



Fonte: Elaborado pelos autores.

Sem prejuízo de outras abordagens possíveis, este conjunto formado pelas amarrações, estaleiros e operadores marítimo-turísticos, constitui uma escala de abordagem suficientemente vasta para aferir os níveis de variação da atividade do turismo náutico na expressão direta de acolhimento (amarrações), na manifestação da prestação de serviços/indústria (estaleiros) e na extensão da atratividade aos fluxos comuns de turistas (marítimo-turísticas).

3.2 Perspetivas de Crescimento: Amarrações e Serviços

A náutica de recreio foi nos últimos anos um setor que não constituiu exceção à crise económica e financeira internacional, com a inerente redução da procura absoluta a ser ainda aprofundada pelo aumento generalizado dos custos de contexto (designadamente impostos, taxas e licenças) e, no caso específico das embarcações a motor, pelo acréscimo sustentado do preço dos combustíveis.

Neste contexto é sem surpresa que os gestores das marinas e portos de recreio sob jurisdição da Docapesca revelam que em 46,7% dos casos a procura de amarrações diminuiu nos últimos cinco anos. Em evidente contraciclo, a procura não deixou de aumentar em 33,3% dos casos, tal como expresso no Gráfico 3.5, numa demonstração da atratividade do sector em alguns segmentos mesmo em contexto de crise.

Gráfico 3.5 – Classificação da Procura de Amarrações nos Últimos Cinco Anos

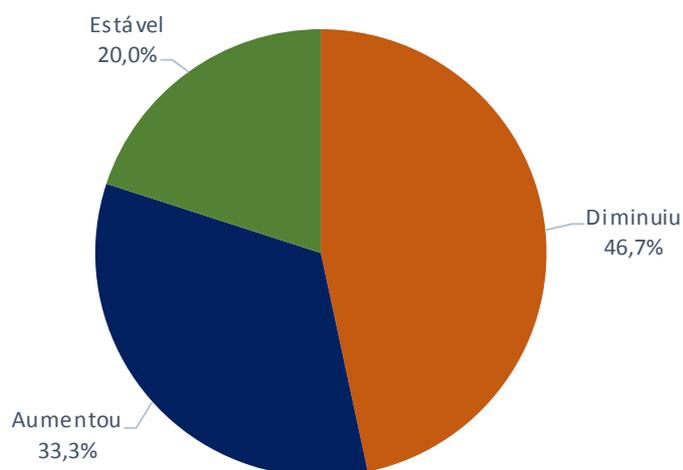
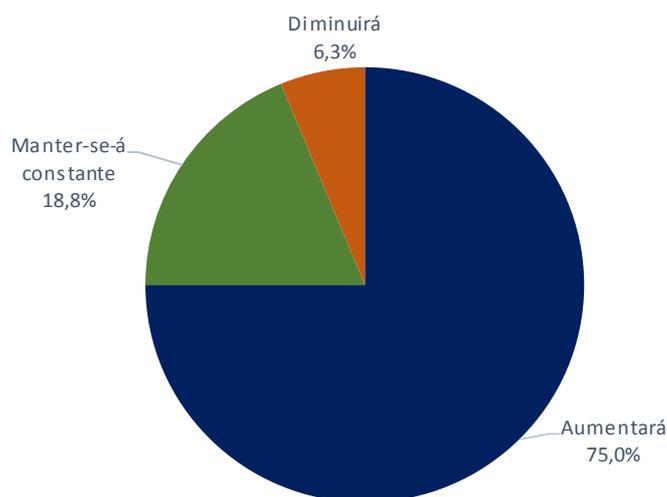


Gráfico 3.6 – Classificação da Procura de Amarrações nos Próximos Cinco Anos



Fonte: Elaborado pelos autores.

Já em termos futuros e de acordo com os valores do Gráfico 3.6 há uma evidente inversão de expectativas, considerando-se que em 75% dos casos existe a probabilidade da procura aumentar e, de forma muito menos expressiva que no passado recente, apenas em 6,3% dos casos se considera que a procura terá tendência a diminuir.

Esta perspetiva globalmente otimista sobre o comportamento da procura pode justificar o empenho do lado da oferta em aumentar a sua capacidade, cujo detalhe por infraestrutura encontra-se expresso na Tabela 3.1. A informação sobre as perspetivas e conteúdos das diversas possibilidades de ampliação têm origem na inquirição (fichas) realizada junto dos gestores das infraestruturas, não tendo, nesta fase, outro tipo de ponderação exceto a razoabilidade da sua admissão no horizonte 2020. Constitui um cenário de balizagem do crescimento possível da oferta, cuja efetiva implementação dependerá de um vasto conjunto de fatores internos e externos.

Numa leitura geral evidencia-se que em 13 das 22 infraestruturas de marinas, portos de recreio, docas de recreio ou outras infraestruturas com capacidade pontual para receber embarcações de recreio, está presente a sugestão do aumento da oferta de amarrações nos próximos cinco anos, isto é, passíveis de concretização/início de construção no horizonte 2020. Este aumento se concretizado na totalidade pode atingir um acumulado de mais 2.275 amarrações, isto é, um crescimento de 50,8% da oferta hoje existente de amarrações em infraestruturas da náutica de recreio sob jurisdição da Docapesca.

Neste cenário maximizador, a Docapesca assume um contributo de crescimento de mais 17,3% na oferta de amarrações no todo do território nacional, isto é, sob jurisdição ou não da Docapesca, ou mesmo mais 22,5% se a análise se restringir às amarrações existentes no território do continente. Qualquer das leituras evidencia o contributo e respetivo potencial desta entidade no desenvolvimento da náutica de recreio em Portugal.

Tabela 3.1 - Intenção de Ampliação do Número de Amarrações nos Próximos Cinco Anos

Infraestrutura	Considera Ampliação	Observações
Caminha: Porto de Vila Praia de Âncora; Portinho do Sul	Sim	Requalificar/reposicionar a plataforma flutuante para amarração de 24 lugares de 6 a 8 metros.
Esposende	-	
Porto da Póvoa do Varzim	-	
Marina da Póvoa - Clube N. Povense	Sim	Aumento de 140 amarrações em classes a definir.
Vila do Conde	-	
Núcleo de Recreio do Porto da Nazaré	Sim	Com a execução de uma dragagem é possível expandir as instalações do Clube Naval para acolher mais 100 postos.
Porto de São Martinho do Porto	-	
Núcleo de Recreio do Porto de Peniche	Sim	O número de amarrações ascenderá a 554, contando com as existentes distribuídas por todas as classes: <6m - 210 lugares; 6-8m - 79 lugares; 10-12m: 122 lugares; 12-15m - 34 lugares ;>15m - 7 lugares. Obriga à construção do molhe interior e à utilização (possível) de um passadiço da pesca.
Porto da Ericeira	-	
Porto de Pesca da Baleeira / Sagres	-	
Marina de Lagos	Sim	Aumento de 99 amarrações entre os 15 e os 50 metros.
Porto de Pesca de Lagos	-	
Alvor	Sim	Mais 30 lugares possíveis (não existem estudos)
Marina de Portimão	Sim	Aumento do número de amarrações em classe IV e superior.
Marina de Ferragudo	Sim	Nova infraestrutura.
Marina de Albufeira		Requalificar os pontões, para aumentar as classes III e IV (até 13 metros) em mais 40 postos de amarração e diminuir as classes II (até aos 9 metros). Criar mais 10 a 20 postos de amarração para classe I (até 6 m) e Jetski.
Porto de Quarteira	-	
Marina de Vilamoura	Sim	Crescimento de 58 novos postos de amarração: 20 a 26m - 27 lugares; 26 a 35 m - 14 lugares; 35 a 45 m - 15 lugares; Cais de honra - 2 lugares.
Doca de Recreio de Faro	Sim	Novas 275 amarrações em Porto de Recreio no exterior da Doca de Faro com dimensão máxima de 15 metros, mais possível extensão a novas 100 amarrações.
Porto de Recreio de Olhão	Sim	Aumento de 280 lugares em duas fases.
Tavira: Cabanas	Sim	Novas 110 amarrações para máximo de 8 metros.
Porto de Recreio do Guadiana	Sim	Crescimento de 300 lugares privilegiando embarcações superiores a 12 metros.

Fonte: Elaborado pelos autores, Docapesca.

Como nota refira-se que para além do quantificado na Tabela 3.1, existem também três outras possíveis expansões ou localizações possíveis, concentradas no concelho de Tavira, as quais são: Porto de Recreio das Quatro-Águas (120 lugares), Porto de Recreio de Tavira (250 lugares) e Porto de Recreio da Fuseta (150 lugares).

No geral importa destacar e em concordância com as tendências internacionais da náutica de recreio, o facto de diversas das ampliações ou remodelações sugeridas fazerem referência explícita à criação de novos lugares para embarcações de comprimento superior a 12 ou 15 metros.

Esta é uma classe que na última década verificou um crescimento muito significativo no mercado europeu e na qual os principais construtores navais têm apostado, quer no mercado charter quer no mercado particular. A título exemplificativo, refira-se que na atual gama do construtor francês Dufour Yachts, o comprimento mínimo de embarcação situa-se nos 9,67 metros e o máximo nos 17,15 metros. Dos 10 modelos disponíveis, 4 têm comprimento igual ou superior a 13,95 metros (Dufour Yachts, 2015). Esta é uma realidade em tudo diferente do passado, com a qual as marinas e portos de recreio direcionadas para os fluxos internacionais de nautas têm vindo a ser confrontadas, com a procura a solicitar espaços, capacidade de manobra e serviços muitas vezes não disponíveis.

Sem prejuízo de outras opções, nomeadamente a disponibilidade de lugares para embarcações de pequeno comprimento, cerca de 5 metros, essenciais para a atração e iniciação de novos nautas ao mercado e que constituem o início de toda uma cadeia de milhares de utilizadores, não deixa de ser manifesto que muitas das referências da Tabela 3.1 são a expressão da intenção de resposta à dinâmica induzida pelo crescimento médio do tamanho das embarcações.

2.3 Diagnóstico e Opções Estratégicas

As considerações e real implementação no terreno do conjunto de oportunidades de aumento do número de amarrações, dependem em muito do quadro macroeconómico nacional e internacional mas, simultaneamente, pelas características próprias do sector, não estão de todo reféns desse enquadramento.

Sem nunca perder a noção da envolvente, o que seria um erro estratégico, as infraestruturas possuem quer a nível empresarial, associativo, das autarquias locais ou de outros agentes de proximidade, uma margem de decisão e gestão local sobre a maximização dos pontos fortes, aproveitamento das oportunidades, circunscrição dos pontos fracos e/ou supressão as ameaças, devendo estes atores constituírem-se elementos chave na definição das estratégias a adotar. Todo este quadro deverá agir sempre de forma integrada, beneficiando da diversidade de valências e escalas dos territórios onde se inserem e respetivas atividades económicas.

Daqui resulta que é a análise cruzada de uma matriz SWOT⁴ o instrumento que poderá refletir no sector a opção ou hierarquia por uma ou mais das seguintes estratégias:

- **Estratégia Ofensiva: Pontos Fortes x Oportunidades (SO)** - A estratégia ofensiva recai sobre a utilização de cada um dos pontos fortes e cruza-os com as oportunidades. É uma estratégia que visa o crescimento e o desenvolvimento, melhorando o que já é positivo.
- **Estratégia de Confronto: Pontos Fortes x Ameaças (ST)** – A estratégia de confronto cruza os pontos fortes com as ameaças. Desenha planos para afastar

⁴ *Strengths (S), Weaknesses (W), Opportunities (O) e Threats (T)*, respetivamente Pontos Fortes, Pontos Fracos, Oportunidades e Ameaças.

possíveis ameaças, apoiando-se nos pontos fortes para combater e diminuir os riscos de possíveis ameaças.

- **Estratégia de Reforço: Pontos Fracos x Oportunidades (WO)** – A estratégia de reforço intersecta os pontos fracos com as oportunidades. As ações devem reforçar a resolução das fraquezas para que elas não prejudiquem a competitividade no mercado. Orientada para tirar vantagens das fraquezas.
- **Estratégia de Defesa: Pontos Fracos x Ameaças (WT)** – A estratégia de defesa tem como objetivo minimizar perdas e impactos negativos que pontos fracos e ameaças podem causar. No limite pode ser orientada para alterações profundas na estrutura como forma de proteção a cenários pessimistas.

Os inputs recebidos ao longo das 23 fichas preenchidas pelos responsáveis das infraestruturas de marinas e portos de recreio, bem como a análise de dados secundários e observação direta efetuada pela equipa de investigação, permitem apresentar o seguinte contexto de diagnóstico estratégico, sistematizado através da matriz SWOT delineada ao longo das Tabelas 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5. Este será o ponto de partida para a sensibilidade dos cenários de potencial impacto económico e social a elaborar no Relatório 2.

Na leitura das Tabelas seguintes deve observar-se que a realidade é muito diversificada, sendo passível de algumas das alíneas e referências não serem aplicadas à generalidade das infraestruturas observadas. A síntese tem por base aspetos dominantes mas não necessariamente homogéneos, muitas vezes com as especificidades (positivas) das próprias infraestruturas a constituírem o veículo da sua identidade. Também a transversalidade e dinâmica de alguns pontos pode conduzir a que pertençam a mais do que um quadrante.

Tabela 3.2 – Análise Interna: Pontos Fortes

Pontos Fortes	
<ul style="list-style-type: none"> • Localização geográfica privilegiada de algumas marinas e portos de recreio; • Zonas com boas ligações rodoviárias/ferroviárias e zonas pedonais convenientes de extensão/ligação da zona ribeirinha; • A visita da marina ou porto de recreio como polo de atração turística e valorização urbana; • Existência de espaços de lazer e comércio para utilização dos utentes da marina ou porto de recreio; • As marinas e portos de recreio permitem a diversificação da oferta turística, quer no segmento específico da náutica quer como complementaridade – animação – à visita do turista comum; • Base crescente de utilização de empresas operadores marítimo-turísticos; • Diversidade e qualidade de muitos dos serviços de apoio à náutica na área de influência da infraestrutura; • Capacidade instalada para identificação de mercados náuticos internacionais prioritários de investimento para divulgação do destino Portugal (com Docapesca dinamizadora em fase inicial em colaboração AICEP); 	<ul style="list-style-type: none"> • Existência de casos de parcerias com entidades externas para atrair novos mercados, como países do norte da Europa e não-europeus, com condições especiais para não residentes habituais; • Capacidade de atrair um segmento de mercado elevado; • Possibilidade física existente de ampliação e/ou reestruturação de algumas das infraestruturas existentes; • Acesso a fundos comunitários (ex. Portugal 2020); • Complementaridade com serviços de estaleiro naval, os quais em alguns casos beneficiam ainda de capacidade de expansão; • Prática de preços moderados relativamente à concorrência; • Manutenção de um equilíbrio de preços entre a oferta e a procura adequado à realidade; • Modelos de gestão de proximidade ao utente.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Tabela 3.3 – Análise Externa: Oportunidades

Oportunidades	
<ul style="list-style-type: none"> • Potencial de desenvolvimento do turismo costeiro e marítimo como experiência ativa em ambiente natural; • Riqueza natural (incluindo subaquática e científica) para o desenvolvimento de atividades de suporte e animação às marinas e portos de recreio • Possibilidade física de expansão com o reforço das condições de abrigo contra os temporais; • Tendência de mercado de procura superior à oferta nos próximos anos, com aumento da frota local assim como da frota de passagem; • Reforço da inserção no espaço urbano com as políticas de cidade a valorizarem cada vez mais a vivência de espaços ribeirinhos; • Incremento da atuação/regulação de proximidade por parte da Docapesca; • Benefício de marcas de territórios já afirmados e promovidos no âmbito do desporto náutico, como é o caso da Nazaré; • Possibilidade de articulação com clubes para proximidade à procura e funcionamento das instalações pela população local; • Localização geográfica privilegiada com um número crescente de embarcações a navegarem ao longo da costa oeste e sul; • Criação de uma rede colaborativa e de uma plataforma <i>online</i> facilitadora dos processos, procedimentos e comunicação/marketing, com envolvimento local e visando reduzir os custos de contexto (entidades reguladoras, autarquias, turismo, clubes, associações setoriais, indústria e empresas privadas); 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilidade de ampliação ou remodelação de infraestruturas para captação de embarcações com comprimento superior a 13 ou 14 metros; • Existência de conhecimento com recursos humanos qualificados que podem ser afetos à atividade; • Possibilidade de efetivar parcerias com entidades externas para atrair novos clientes; • Atração de cliente de países do norte da Europa e não-europeus: condições especiais para não residentes habituais. • Acesso a fundos comunitários - Portugal 2020 e linhas de crédito específicas para o setor a diferentes níveis (construção/reparação; formação, etc.). • Expansão dos estaleiros navais e crescimento do mercado de invernagem; • Potencial uso de energias renováveis, nomeadamente a solar; • Diferenciação de espaços pela manutenção de preços competitivos sem colocar em causa a qualidade e adaptados ao tipo de serviço prestado; • Incremento dos espaços de lazer e comércio para utilização dos utentes, quer genéricos quer num segmento de mercado elevado; • (Re)valorização da tradição e cultura náutica nacional como fator identitárias das infraestruturas e dos destinos; • Aeroportos internacionais localizados na proximidade de marinas e portos de recreio, com conseqüente facilidade de troca de tripulações internacionais.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Tabela 3.4 – Análise Interna: Pontos Fracos

Pontos Fracos	
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de infraestruturas de apoio e pernoita a passantes em vários dos portos de recreio; • Elevada burocracia e custos despendidos pelo nauta na sua habilitação de navegador de recreio e licenciamento da embarcação; • Morosidade e complexidade do tempo de <i>check-in</i> e de <i>check-out</i> em algumas das instalações; • Situações de rigidez na política de preços (ou ausência de) face a flutuações e flexibilidade do mercado; • Deficiente e escassa exposição internacional da maioria da oferta do sector da náutica de recreio; • Falta de pessoal qualificado em algumas das instalações/serviços operados; • Existência de infraestruturas antigas com correntes ligadas a poitas, inconvenientes para a estabilidade do conjunto e condições de segurança face a temporais; • Algumas infraestruturas como os pontões localizados junto ao cais de descarga da pesca com o inconveniente da ondulação provocada por estas embarcações; • Algumas instalações são exíguas e insuficientes face às solicitações existentes (procura superior à oferta); • Degradação ou mesmo abandono de várias rampas públicas; 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de lugares para embarcações de dimensões superiores (embarcações a partir dos 13 ou 15 metros de comprimento); • Existência em muitas infraestruturas com espaços para manobras exíguos; • Falta de capacidade para operar em doca seca embarcações de dimensões superiores a 15 metros ou de peso superior a 30 toneladas; • Condicionamentos pelo assoreamento de algumas marinas e portos de recreio ou dos seus canais de acesso; limitação pela ponte de caminho-de-ferro permanentemente fechada (Doca de Recreio de Faro); • Em alguns portos de recreio a insuficiência de equipamentos terrestres de apoio ao nauta, por exemplo balneários e receção; • Insuficiente controlo rigoroso de segurança em algumas marinas e portos de recreio (na entrada e saída dos pontões); • Zonas envolventes por vezes não cuidadas, pouco iluminadas e inseguras. • Não existência de posto de abastecimento de combustível em algumas situações. • Manutenção de situações pontuais de conflito em áreas de exclusão de concessão.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Tabela 3.5 – Análise Externa: Ameaças

Ameaças	
<ul style="list-style-type: none"> • Assoreamento crescente, chegando em alguns casos a cotas positivas inviabilizando a praticabilidade de instalações por largos períodos de tempo; • Instalações exíguas para as solicitações existentes; • Falta de condições de abrigo face a temporais em algumas das instalações; • As instalações de apoio em terra às embarcações passantes são muitas vezes exíguas ou inexistentes; • Portos pequenos, paredes meias com o porto de pesca, com poucos lugares de atracagem; • Legislação extensa e sobreposição de atores sem comunicação entre eles; • Não resolução da morosidade e excesso de burocracia náutica relacionada com formalidades legais de habilitação do nauta e licenciamento das embarcações; • Complexidade e morosidade do processo de <i>check in</i> e <i>check out</i> em alguns locais; 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificuldade em atrair pessoal qualificado pela sazonalidade da atividade; • Manutenção da escassez de lugares para embarcações de maiores dimensões (desadequação da oferta em relação à procura). • Existência de estaleiros com área estacionamento em seco reduzida (dimensões e número de espaços) e espaço de manobra a seco extremamente reduzido; • Dificuldade no estacionamento das viaturas dos nautas e serviços na proximidade da embarcação; • Perigo de poluição; • Condicionamento por marés; • Inadaptação de algumas infraestruturas atuais ao perfil de mercado atual e potencial a dinamizar; • Desassoreamento com efetivação de um Plano de Dragagens regular; • Sensibilidade do mercado a ciclos económicos externos.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Integrado nas economias locais, regionais e nacional, o turismo náutico e a náutica de recreio têm aqui um dos quadros possíveis de análise, centrado naquelas que são as áreas de jurisdição de Docapesca e que, como já referido, frequentemente são passíveis de generalização para o conjunto da oferta, procura e regulação da atividade.

O definir da estratégia passa muito pelo posicionamento desejado face ao ciclo económico, bem como pelo consolidar da capacidade de intervenção e integração dos atores ligados ao mar. De forma relativamente consensual, será possível sugerir que as opções estratégicas a médio-prazo para o desenvolvimento do potencial dos cenários a estabelecer, possam oscilar entre duas orientações:

- Estratégia ofensiva, na qual o ênfase está em melhorar o que já é positivo, cruzando oportunidades e ameaças, o que sobretudo implicará a capacidade de atuar de entre os tópicos analisados nas Tabelas 3.2 e 3.3.
- Estratégia de reforço, opção centrada na resolução de fraquezas para o incremento da competitividade, o que implicará a capacidade de atuar na interceção dos tópicos analisados nas Tabelas 3.4 e 3.5

Neste conjunto existem soluções estratégicas cuja aplicação implica elevados custos, como por exemplo dragagens com transporte distante para depósito dos inertes e/ou novas construções de raiz, as quais porém não devem deixar de ser consideradas e avaliadas. Outras são soluções menos pesadas em termos de investimento em obra, como por exemplo a flexibilidade e adaptação dos modelos de gestão (clubes, autarquias, associações e empresas) ou, aquele que é fundamental e que condiciona a atividade a montante, a alteração dos custos de contexto. Nestes últimos destacam-se a carga fiscal e a burocracia existente em torno da náutica de recreio, incompatível com o mercado aberto da União Europeia e da qual a título de exemplo e como notas finais se apresentam dois exemplos:

- O número crescente de embarcações de proprietários nacionais e a navegar em águas nacionais que optam por pavilhão (registo) em país estrangeiro, com

destaque para a Holanda, Alemanha e Reino Unido, países onde o processo de registo sobretudo para a navegação local é muito mais simples e menos oneroso;

- O facto de Portugal ser o país da União Europeia, a par da Polónia, onde existe o maior número de níveis intermédios de certificação do navegador de recreio, seis no total⁵, tal como quantificado em ECORYS (2013), com os consequentes custos de transição entre níveis a serem sistematicamente suportados pelo nauta. Países prioritários no mercado do turismo náutico, como os citados Holanda, Alemanha e Reino Unido, não obrigam a mais do que dois níveis.

⁵ Carta de Principiante, Carta de Marinheiro (entre os 14 aos 16 anos), Carta de Marinheiro, Carta de Patrão Local, Carta de Patrão de Costa e Carta de Patrão de Alto Mar.

4. CONCLUSÃO

No âmbito do sector do turismo a náutica será porventura o domínio com maior capacidade de potenciar uma fileira económica, fruto da multiplicidade de produtos e serviços, intermédios e finais, que compõem a resposta à presença de uma embarcação e respetivos nautas.

Simultaneamente, a náutica enquanto agregado de atividades de lazer, recreio e turismo assentes no uso direto do mar, tem a aptidão de ser aberta a consumidores de diferentes segmentos e orientações de visita, praticantes ou não. Tal é demonstrado pelo interesse crescente no mercado de operador marítimo-turístico, cuja função de animação atrai para a náutica fluxos turísticos não dedicados, isto é, aqueles que já se encontram presentes no destino por outros motivos e que muitas vezes são dominantes, incrementando assim uma demonstração evidente do mútuo benefício entre o turismo náutico e o turismo costeiro.

Os serviços e a fileira industrial constituem outra das componentes fundamentais, com a náutica a não se esgotar no mar ou na amarração, mas sim a exercer toda uma capacidade de gerar ofertas, quer específicas como oficina de mecânica naval, serviços de pintura e fibra ou comércio de apetrechos navais, quer partilhados pelo todo do destino turístico como por exemplo os restaurantes e cafés, o próprio alojamento hoteleiro ou mesmo os aeroportos internacionais, sobretudo se com fortes ligações aos mercados prioritários da náutica.

Esta fileira pode ainda atingir outras atividades na indústria e nos serviços, como por exemplo o setor da produção de vestuário e calçado orientado para náutica, desde o técnico para uso *offshore* até ao de utilização diária comum, o setor segurador que por exemplo em Portugal tem forte tradição na náutica, a banca no domínio do investimento

e a própria dinâmica turismo – pesca profissional que podem assumir pontos de contacto.

Na base de toda esta estrutura e cadeia de valor estão as instalações de acolhimento das embarcações e dos nautas, isto é, as marinas e portos de recreio, cuja hipotética ausência inviabilizaria a maioria dos efeitos de arrastamento deste mercado na economia. No âmbito das infraestruturas sob jurisdição da Docapesca, existe uma multiplicidade de realidades, desde a pequena instalação com base em poitas afeta ao clube local, à instalação de grande dimensão orientada para fluxos turísticos maioritariamente internacionais. Esta diversidade dificulta a adoção de um modelo de gestão único, aconselhando a aplicação de critérios que respeitando a necessária sustentabilidade económica e financeira das marinas e portos de recreio, estejam particularmente atentos às dinâmicas de procura externa e, simultaneamente, aos objetivos e identidade das populações do espaço de vivência das instalações.

O potencial de crescimento é inequívoco e será quantificado sob cenarização no Relatório 2. Pela dimensão que a própria Docapesca assume na náutica em Portugal – recorde-se que a sua área de jurisdição agrega atualmente 34,2% da oferta nacional de amarrações de recreio – este potencial passará sempre pela Docapesca enquanto agente de estratégico e regulador, numa relação de proximidade e mútua responsabilização com os concessionários, serviços e nautas.

REFERÊNCIAS:

CIITT-UALG - Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo da Universidade do Algarve (2009), “Estudo sobre o Perfil e Potencial Económico-Social do Turismo Náutico no Algarve”, coordenação Fernando Perna, Faro: Universidade do Algarve e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

CCDRA - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2008), “Agenda Regional do Mar Algarve”, Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

Decreto-Lei nº 16/2014, de 3 de fevereiro. Diário da República, 1.ª série — N.º 23.

Docapesca - Portos e Lotas SA (2015), disponível em <http://www.docapesca.pt/>, último acesso em julho de 2015.

Dufour Yachts (2015), disponível em <http://www.dufour-yachts.com/>, último acesso em julho de 2015.

ECORYS (2013), “Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level – Final Report to DG Maritime Affairs & Fisheries – European Union”, Rotterdam: ECORYS Nederland BV.

European Commission (2014), “A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism”, Communication from the Commission to the European parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM(2014) 86 final, Brussels: European Commission

Estudo sobre o Impacto Económico e Turístico de Cenários de Desenvolvimento da Náutica de Recreio nas Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca - Relatório 1 - Junho 2015.

© Fernando Perna, Maria João Custódio, Vanessa Oliveira / Universidade do Algarve (2015)

INE – Instituto Nacional de Estatística (2014), Anuário Estatístico de Portugal 2013, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.

Oceano XXI (2013), “Desafios do Mar 2020 Estratégias de Eficiência Coletiva”, Porto: Oceano XXI - Associação para o Conhecimento e Economia do Mar.