

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 2

Equipa de Investigação (Relatório2):

Fernando Perna (coordenador)

Maria João Custódio

Vanessa Oliveira

Universidade do Algarve, 16 de dezembro 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	1
2. Mercado Atual	5
2.1 Enquadramento	5
2.2 Oferta	7
2.3 Procura	14
3. Cadeia de Valor da Náutica de Recreio	22
3.1 Turismo Marítimo e Turismo Costeiro	22
3.2 Sazonalidade	28
3.3 Inserção da Náutica na Comunidade	34
4 Cenários de Impacto na Economia do Turismo	40
4.1 Estado Atual: Gastos Totais Diretos	40
4.2 Avaliação de Cenários de Impacto	48
5. Conclusão	54
Referências	57

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 2.1	Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca	7
Tabela 2.2	Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca – Turismo Costeiro e Turismo Marítimo.....	11
Tabela 4.1	Gastos Diretos Totais em Turismo dos Nautas de Recreio por Região (Docapesca)	44
Tabela 4.2	Gastos Diretos Totais em Turismo por Origem do Nautas de Recreio .	45
Tabela 4.3	Gastos Diretos Totais em Turismo por Tipologia dos Nautas de Recreio.....	47
Tabela 4.4	Perspetivas de Ampliação por Infraestrutura.....	49

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1	Número de Amarrações na Área Dominial Docapesca por Região e Total Nacional	8
Gráfico 2.2	Intensidade Económico-social da Oferta: Número de Amarrações por 10.000 Habitantes na área dominial Docapesca por região	10
Gráfico 2.3	Presença de Serviços Náuticos e Comuns na Área de Influência das Amarrações	13
Gráfico 2.4	Distribuição dos Passantes por Nacionalidade – 2014.....	16
Gráfico 2.5	Passantes por Nacionalidade: Evolução Total 2012-2014	18
Gráfico 2.6	Distribuição por País de Registo das Embarcações Participantes nos eventos Atlantic Rally for Cruisers e Atlantic Odyssey em 2015	19
Gráfico 3.1	Oportunidade de Crescimento Serviços na Área de Influência da Infraestrutura	27
Gráfico 3.2	Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio	29
Gráfico 3.3	Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio e da Atividade dos Operadores Marítimo-Turísticos.....	31
Gráfico 3.4	Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio e da Atividade dos Estaleiros	33
Gráfico 3.5	Evolução dos Praticantes Federados de Desportos Náuticos – 2011 / 2014	36
Gráfico 3.6	Evolução dos Praticantes Federados de Vela por Região - 2011/2014.	37

Gráfico 4.1	Gastos Diretos Totais em Turismo dos Nautas de Recreio por Região.	46
Gráfico 4.2	Gastos Diretos Totais em Turismo por Cenário: Limites Mínimos.....	51
Gráfico 4.3	Gastos Diretos Totais em Turismo por Cenário: Limites Máximos.....	51

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1	Distribuição dos Utilizadores das Amarrações por Local de Residência Segundo a Região da Infraestrutura	15
Figura 3.1	Consumos da Cadeia de Valor e Disponibilidade na Área de Influência Docapesca	23
Figura 4.1	Modelo de Avaliação de Gastos Turísticos da Náutica de Recreio	42

1. INTRODUÇÃO

Na sequência dos trabalhos de investigação desenvolvidos desde o início de junho de 2015, a equipa de investigação da Universidade do Algarve apresentou em julho o Relatório 1 sobre os domínios iniciais do estudo de impacto económico e turístico de cenários de desenvolvimento da náutica de recreio nas marinas e portos de recreio na área de jurisdição da Docapesca. Nesse primeiro Relatório o ênfase foi colocado na componente metodológica, na identificação do perfil de oferta e procura e, finalmente, na introdução de balizas à subsequente abordagem em termos de aspetos como a sazonalidade, perspetivas de crescimento e opções estratégicas de desenvolvimento, potencialidades e restrições.

Após a sua redação, o seu conteúdo e propostas foram publicamente debatidos ao longo de um conjunto de apresentações públicas especializadas no domínio da náutica de recreio e da economia do mar, designadamente:

- “Seminário: Náutica de Recreio – Oportunidades para o Turismo?”, Oeiras: Porto de Recreio de Oeiras / Oeiras Viva E.M., 16 de outubro de 2015. Orador: Dra. Isabel Guerra.
- “Seminário: O Mar - Turismo e Desporto”, Faro: Mar Algarve EXPO, 2 de outubro de 2015. Orador: Prof. Fernando Perna.
- “Debate a Europa e o Mar”, Faro: Universidade do Algarve, 16 de outubro de 2015. Orador: Prof. Fernando Perna.
- “Portugal Atlantic Conference: Potential for Growth and Internationalization of the Sea Economy”, Matosinhos: Direção-Geral de Política do Mar, 18 de novembro de 2015. Oradores: Dra. Isabel Guerra e Prof. Fernando Perna.

Simultaneamente e tal como previamente tinha sido realizado para a região do Algarve, foram promovidas um conjunto de reuniões com os responsáveis pelas infraestruturas da náutica de recreio sob jurisdição da Docapesca na região Centro e Norte, reuniões que beneficiaram também da participação de alguns dos principais agentes locais do setor e responsáveis autárquicos. Sempre com o foco na competitividade, esta abertura territorial e empresarial tendo a náutica como denominador comum, não é mais do que o traduzir no terreno da perspetiva teórica dos territórios especializados em turismo como “amálgama de produtos turísticos, oferecendo experiências integradas aos consumidores” (Buhalis, 2000: 97). Neste quadro foram realizadas as seguintes reuniões e visitas às infraestruturas:

- Docapesca de Peniche, 9 de setembro de 2015 ¹;
- Docapesca da Nazaré, 9 de setembro de 2015 ²;
- Docapesca da Póvoa do Varzim, com extensão a Vila do Conde e Esposende, 10 de setembro de 2015 ³.
- Docapesca de Vila Praia de Âncora, 25 de novembro 2015 ⁴.

¹ Participantes: António José Correia (Presidente da Câmara Municipal de Peniche); José Francisco Silva (Clube Naval de Peniche); José Fernandes (Associação de Operadores Marítimo-Turísticos); Isabel Guerra, Ana Paula Queiroga, Ricardo Esteves, Carla Fernandes (Docapesca); Fernando Perna (Universidade do Algarve).

² Participantes: Carla Maurício (Câmara Municipal da Nazaré - Gabinete de Apoio à Pesca); Armando José Laborinho (Clube Naval da Nazaré); Isabel Guerra, Ana Paula Queiroga (Docapesca); Fernando Perna (Universidade do Algarve).

³ Participantes: Luís Diamantino, Manuel Rocha (Câmara Municipal da Póvoa do Varzim); António Caetano (Câmara Municipal de Vila do Conde); Rui Pereira (Câmara Municipal de Esposende); Paulo Neves (Clube Naval Povoense); Isabel Guerra, Ana Paula Queiroga, Eurico Martins (Docapesca); Fernando Perna (Universidade do Algarve).

⁴ Visita às instalações, Fernando Perna (Universidade do Algarve).

Este intenso trabalho de campo é essencial para interiorizar as especificidades de cada uma das regiões, bem como para a identificação de problemas e oportunidades comuns. Ao centrar a análise no destino (Crouch e Ritchie, 2000), ter-se-á que no limite a competitividade da náutica, dos territórios e das empresas está dependente das escolhas que os consumidores fazem entre destinos concorrentes e não de uma opção isolada em termos de informação e comunicação.

Neste contexto a náutica de recreio pode também funcionar como um elemento diferenciador do destino turístico, uma ferramenta do marketing do destino (Baloglu, 1997), criadora de uma imagem para os praticantes da modalidade e um importante veículo de projeção da imagem para aqueles que não praticam a modalidade mas assimilam essa imagem como positiva para a participação na experiência de visita. A interação entre o turismo marítimo (no caso náutica de recreio) e o turismo costeiro é uma realidade existente ao longo da costa atlântica portuguesa, sendo esta uma mais-valia turística nacional de superior importância.

Interiorizando esta dinâmica entre turismo marítimo e turismo costeiro e face ao objetivo final de apresentar uma estimativa do valor atual dos gastos introduzidos pela náutica nos destinos onde se localizam as infraestruturas da Docapesca, bem como a respetiva sensibilidade a cenários de evolução induzidos pela procura (taxas de ocupação) e oferta (numero de amarrações), o Relatório 2 agora formalizado é estruturado em três fases sequenciais, tendo após a Introdução (Capítulo 1):

- Capítulo 2. Retrata o mercado atual, a importância do mar e do turismo náutico nas estratégias de desenvolvimento nacionais e comunitárias, subdividindo-se a análise pelas vertentes da oferta e da procura. Na vertente da oferta caracterizam-se as 11 infraestruturas dedicadas à náutica de recreio sob jurisdição da Docapesca em termos do número de amarrações, intensidade da

oferta no território, comparação da intensidade da oferta do turismo costeiro vs. turismo marítimo (náutico) e serviços náuticos atualmente disponíveis. A procura é classificada segundo o local de residência dos utilizadores com contrato de permanência, passantes por país de origem e potenciais passantes que cruzam o território continental;

- Capítulo 3. Concentra-se na cadeia de valor da náutica de recreio. São discutidos aspetos como o turismo marítimo e turismo costeiro, caracterizando-se por etapas os consumos da cadeia de valor e a respetiva disponibilidade na área de influência da Docapesca. O tema da sazonalidade é recuperado com foco na atividade das marinas e portos de recreio, das empresas marítimo-turísticas e dos estaleiros numa possível estratégia de atenuação da sazonalidade. O capítulo encerra com a análise da inserção da náutica na comunidade e a importância do usufruto partilhado das marinas e portos de recreio pela população residente;
- Capítulo 4. São delineados os cenários de impacto na economia do turismo. Caracteriza-se a situação atual da náutica de recreio nas marinas e portos de recreio na área de jurisdição da Docapesca através de um modelo de consumos, o qual de forma ponderada processa um conjunto de dados obtidos através de fontes primárias e secundárias. Finaliza-se este capítulo com a avaliação de cenários de impacto económico do desenvolvimento da náutica de recreio num horizonte mínimo de 5 anos, através da apresentação de três cenários possíveis de evolução: crescimento pela oferta (ofensivo), pela procura (taxas de ocupação) e de estagnação.

Finalmente, a Conclusão reúne os principais resultados anteriores, colocando-os também pendentes da necessidade de um conjunto de opções estratégicas (Relatório 1) a montante da economia do turismo e da náutica de recreio.

2. MERCADO ATUAL

2.1 ENQUADRAMENTO

Interiorizando a importância crescente do mar e das dinâmicas económicas associadas ao seu potencial e oportunidades, o turismo náutico foi assumido no final da década de 90 como um dos 10 produtos prioritários para o desenvolvimento do turismo nacional de acordo com o Plano Estratégico Nacional de Turismo – Horizonte 2015 elaborado pelo Turismo de Portugal (2011), opção posteriormente reforçada na Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (2014), na qual é expresso em termos de recreio, desporto e turismo que “é de esperar que o turismo associado a atividades náuticas possa ter um incremento muito forte nos próximos anos” (Governo de Portugal, 2014: 54).

Enquanto atividade turística insere-se também num setor fortemente globalizado, o qual de acordo com a UNWTO – *World Tourism Organization*, representa em 2014 um valor próximo dos 9% do Produto Interno Bruto mundial, constituindo assim um setor incontornável nas diferentes matrizes económicas nacionais e nas relações internacionais. Portugal não é exceção a esta tendência, pelo contrário, sendo o turismo responsável por cerca de 10,2% do PIB com referência aos dados disponíveis do ano de 2000 de acordo com a Conta Satélite do Turismo (Instituto Nacional de Estatística, 2015).

Neste quadro a União Europeia reconhece o potencial do mar para o desenvolvimento sustentável e criação de emprego, tendo a 20 de Fevereiro de 2014 adotado a designada *European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism* (Communication from the commission to the European Parliament, the council, the European Economical and Social Committee and the Committee of the Regions, 2014), a

qual contempla 14 ações que têm como objetivo fortalecer o setor e posicioná-lo como um elemento chave na designada economia e crescimento azul no seio da Europa.

Se historicamente em Portugal a importância do turismo e do mar está associada às fortes tradições e ligação ao mar, facilitadas pela extensa linha de costa, população maioritariamente concentrada no litoral, elevado número de praias com boas condições para a prática de desportos náuticos, eventos internacionais ligados ao turismo náutico, equipamentos e infraestruturas náuticas de qualidade reconhecida, entre outros aspetos, a sua atualidade cruza de forma evidente com as três componentes estratégicas do crescimento azul na União Europeia, o qual tem por objetivo apoiar a longo prazo o crescimento sustentável no conjunto dos setores marinho e marítimo, reconhecendo a importância dos mares e oceanos enquanto motores da economia europeia com grande potencial para a inovação e o crescimento.

Neste quadro de crescimento azul, existem três componentes estratégicas na qual a náutica de recreio em Portugal, território e mercado, estão necessariamente vinculados:

- Desenvolver setores com elevado potencial de sustentabilidade de emprego e crescimento - com referência explícita para o turismo costeiro (e marítimo);
- Fornecer conhecimento, certeza legal e segurança na economia azul - o que inclui o planeamento espacial marítimo;
- Abordagens específicas por bacia marítima - sendo o Mediterrâneo e o Oceano Atlântico incontornáveis face à realidade portuguesa¹.

¹ Fonte: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_pt.htm, acesso em Novembro 2015

Reconhecida a importância central do turismo náutico para as estratégias de desenvolvimento económico em Portugal e na União Europeia, segue-se a análise da situação atual do mercado em Portugal, focada no objeto do estudo: Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca.

2.2 OFERTA

A Docapesca está territorialmente disseminada por Portugal continental, com as onze infraestruturas dedicadas à náutica de recreio sobre sua jurisdição dominial a abrangerem desde a região Norte (Póvoa do Varzim e Vila do Conde), a região Centro (Nazaré e Peniche) e Algarve onde se concentram oito instalações, do barlavento (Lagos) ao sotavento (Vila Real de Santo António).

Tabela 2.1 - Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca

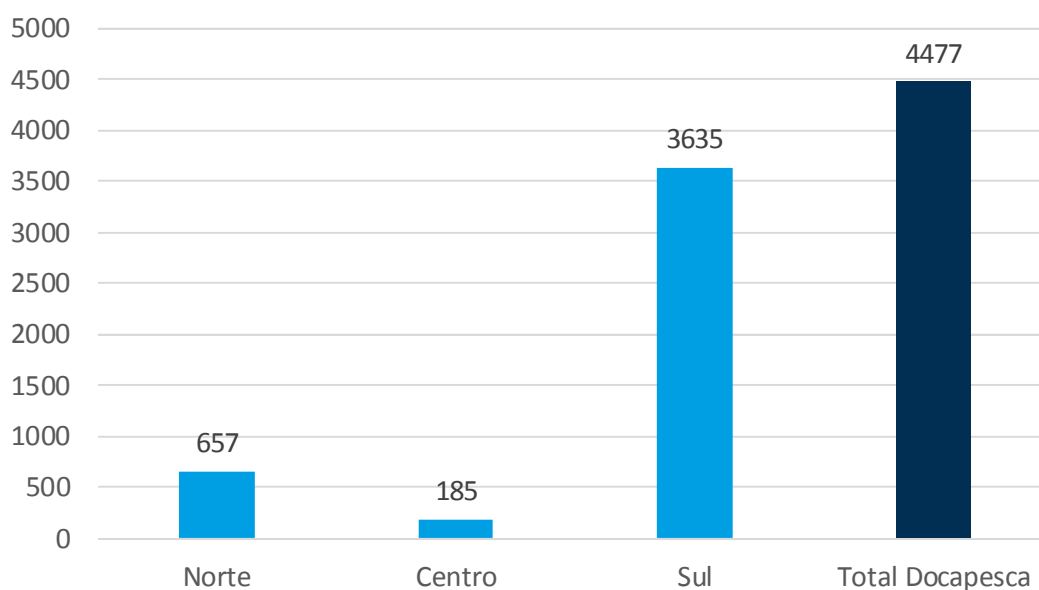
Instalação	Operador	Concelho
Marina da Póvoa do Varzim	Clube Naval Povoense	Póvoa do Varzim
Núcleo de Recreio do Porto da Nazaré	Docapesca	Nazaré
Marina da Ribeira	Docapesca	Peniche
Marina de Lagos	Marlagos, SA	Lagos
Marina de Portimão	Marina de Portimão	Portimão
Marina de Albufeira	Soc. Gest. de Marinas, 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.

Note-se a diversidade 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.

Registe-se também como opção complementar face a domínios de atividade e/ou exclusão por concessão, que algumas das instalações não direta ou totalmente afetas à náutica de recreio - não incluídas no Gráfico 2.1 - possuem funções complementares de suporte a esta atividade, como é o caso das infraestruturas portuárias de apoio às atividades de recreio de Vila Praia de Âncora e de Esposende, do Porto de Pesca da Baleeira ou, mesmo que de forma conflitual, do Porto de Pesca de Quarteira.

Gráfico 2.1 - Número de Amarrações na Área Dominial Docapesca por Região e Total Nacional



Fonte: Elaborado pelos autores.

Em relação ao número de amarrações disponibilizadas (a nado) em marinas, portos de recreio e docas de recreio, existem ao longo do país um total 4.477 lugares de amarração sob jurisdição da Docapesca, sendo que é no sul onde esta realidade é mais expressiva

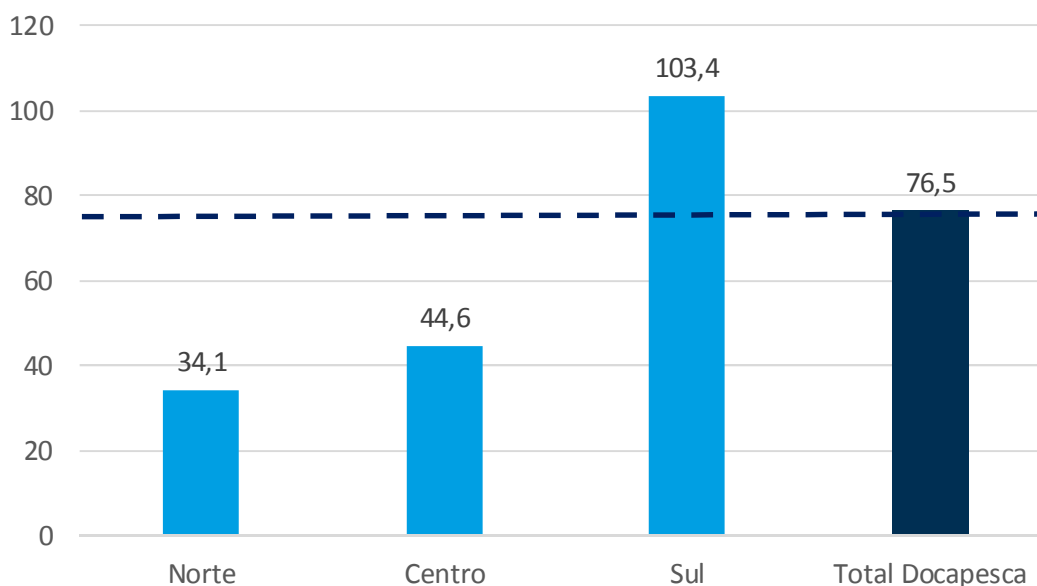
com 3.635 lugares distribuídos por instalações em oito concelhos, disponibilizados diretamente ou por concessão desta empresa do Setor Empresarial do Estado.

O peso absoluto da Docapesca enquanto agente no mercado da náutica de recreio em Portugal é evidente, sendo ainda reforçado quando complementarmente perspetivado em função da sua participação relativa no todo da oferta nacional. De facto, existem em Portugal um total de 13.112 amarrações a nado em marinas e portos de recreio (Turismo de Portugal, I.P. citado por Oceano XXI, 2013: 53), o que tem implícito o facto de a Docapesca representar 34,1% da oferta total nacional ou, se considerar-se apenas o território continental – excluindo Açores e Madeira – atingir os 44,3% da oferta, ou mesmo os 93,4% no Algarve, colocando-a no centro do desenvolvimento da náutica de recreio em Portugal.

Cumulativamente e por forma a isolar a análise da influência das diferentes dimensões geográficas em causa, a presença da oferta Docapesca nestas 3 regiões – Norte, Centro e Sul – é ponderada pelo respetivo peso populacional dos concelhos onde as infraestruturas se localizam, identificando desta forma um conceito próximo com a noção de intensidade da presença da náutica no dia-a-dia económico e social destes territórios.

Para o efeito consideram-se os residentes nos concelhos de Caminha, Esposende, Póvoa do Varzim e Vila do Conde (Norte), Peniche e Nazaré (Centro) e Vila do Bispo, Lagos, Portimão, Albufeira, Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António (Algarve), sendo estes os ponderadores da oferta de amarrações identificadas em cada uma das regiões.

Gráfico 2.2 – Intensidade Económico-social da Oferta: Número de Amarrações por 10.000 Habitantes na área dominial Docapesca por região



Fonte: Elaborado pelos autores com base em dados próprios e INE (2014).

A ponderação perspectivada no Gráfico 2.2 reforça a importância da Docapesca na realidade da oferta da náutica de recreio nos concelhos envolvidos do Algarve (Sul), cuja intensidade revela os significativos 103,4 postos de amarração por 10.000 habitantes, acima da média nacional naquela que é a área de influência direta da Docapesca. Nos concelhos do Norte e Centro envolvidos, a relação surge mais equilibrada, revelando porém o Centro (Nazaré e Peniche) um acréscimo do peso da náutica na matriz económica e social quando considerada a oferta pela dimensão populacional do concelho.

Num possível paralelismo com a oferta turística expressa através do alojamento hoteleiro nestas regiões, utilizado como *proxy* à aferição do turismo costeiro, é possível verificar através da Tabela 2.2 que a realidade destes territórios sob influência direta e indireta da Docapesca incluem a oferta de turismo costeiro (quantificada por aproximação através do número de camas e quartos em estabelecimentos hoteleiros

classificados), em simultâneo com a oferta de turismo marítimo (quantificada através do número postos de amarração em marinas e portos de recreio).

Tabela 2.2 - Marinas e Portos de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca – Turismo Costeiro e Turismo Marítimo

Regiões (concelhos)	Nº de Amarrações em Marinas e Portos de Recreio por 10.000 habitantes	Estabelecimentos Hoteleiros	
		Nº Camas por 10.000 habitantes	Nº Quartos por 10.000 habitantes
Norte (Caminha, Esposende, Póvoa do Varzim e Vila do Conde)	34,1	209,7	84,2
Centro (Peniche e Nazaré)	44,6	483,7	220,6
Sul (Vila do Bispo, Lagos, Portimão, Albufeira, Loulé, Faro, Olhão, Tavira e V.R.S.A.)	103,4	2921,6	1.122,3
Total Docapesca (Todos os concelhos)	76,5	1856,8	716,9

Fonte: Elaborado pelos autores com base em dados próprios e INE (2014).

A identificação do número de camas e quartos na hotelaria classificada por cada 10.000 habitantes, conduz à identificação do Sul como o território cuja realidade possui uma maior intensidade turística relativamente às outras regiões consideradas no âmbito das infraestruturas Docapesca, atingindo a oferta de 2.921,6 camas / 1.122,3 quartos por 10.000 habitantes. Esta é uma demonstração evidente que a especialização no turismo marítimo associado à náutica de recreio não acontece num espaço “estranho” à atividade turística mas sim numa região (concelhos) também fortemente vocacionados para o turismo costeiro, cujas complementaridades serão um fator positivo para a cadeia de valor.

Os concelhos agregados das regiões Norte e Centro apresentam à semelhança da náutica realidades similares, respetivamente 209,7 camas / 84,2 quartos e 483,7 camas / 220,6 quartos por 10.000 habitantes. Embora de menor intensidade face ao Sul, é também possível evidenciar que o turismo marítimo também partilha o espaço com a demais oferta turística, diversidade e complementaridade que em tudo beneficiam os destinos.

Finalmente, tal como expresso no Relatório 1 do presente estudo sobre os cenários de desenvolvimento da náutica de recreio nas marinas e portos de recreio na área de jurisdição da Docapesca (Perna et al., 2015: 11), “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 [a] (...) reparação, manutenção e construção naval.”

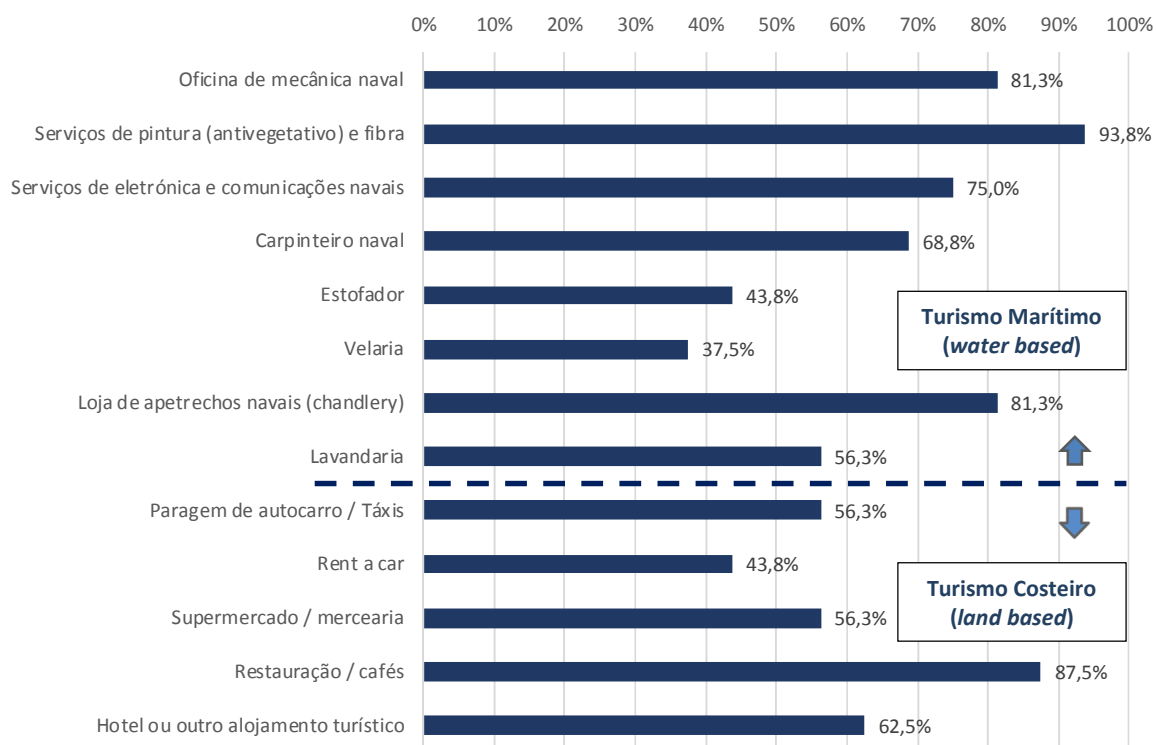
É nesta lógica de integração que existe toda uma fileira de apoio direto e indireto à atividade, na qual a diversidade de serviços de apoio à presença ou passagem do nauta num destino são um fator da potencial capacidade de intensificar a cadeia de valor económica e social da náutica de recreio e, simultaneamente, a complementaridade com a demais oferta turística é a potencial garantia da extensão da cadeia de valor e efeitos multiplicadores para além da oferta náutica em si.

Neste sentido a análise das infraestruturas da Docapesca e respetiva envolvente efetuada ao longo das 23 fichas de caracterização submetidas pelos respetivos gestores¹, identificam na sua área de influência um conjunto de serviços afetos à cadeia de valor imediatamente ligada ao setor náutico, como por exemplo as lojas de apetrechos navais, eletrónica e comunicação marítima ou os diversificados serviços oferecidos pelos estaleiros e, simultaneamente, serviços genéricos ao turismo costeiro onde se localizam,

¹ Levantamento efetuado entre 22 de Junho e 16 de Julho de 2015 no âmbito do Relatório 1.

por exemplo o alojamento, os transportes e a restauração, com pesos diferenciados consoante a especialização da região (concelho).

Gráfico 2.3 – Presença de Serviços Náuticos e Comuns na Área de Influência das Amarrações



Fonte: Elaborado pelos autores.

A interação interna dos serviços e funções em cada um destes segmentos de turismo costeiro e marítimo (densidade), bem como a intensidade e complementaridade de relações entre ambos, são considerações fundamentais para a efetividade da cadeia de valor e efeitos multiplicadores da náutica de recreio nos cenários desenvolvidos nos Capítulos 3 e 4 deste relatório.

2.3 PROCURA

A procura de amarrações nas infraestruturas sobre área dominial da Docapesca envolvem uma diversidade de segmentos, os quais são abordados neste estudo através de duas variáveis fundamentais:

- Procura segundo o local de residência do utilizador com contrato de permanência na amarração Docapesca;
- Passantes (utilizador sem contrato de permanência) nas amarrações Docapesca segundo o país de origem;
- Potenciais passantes que cruzam o território continental.

Recuperando a análise já efetuada no Relatório 1 é possível identificar através da Figura 2.1 a existência de diferentes realidades no que diz respeito à procura de amarrações nas diferentes regiões em estudo. No caso do Algarve opta-se pela subdivisão entre região barlavento (a oeste do Cabo de Santa Maria) e região sotavento (a este do Cabo de Santa maria) dada a diferenciação de realidades que engloba.

Assim, segundo o local de residência do utilizador da amarração, existem regiões onde a procura pela população local é dominante (nautas residentes no próprio concelho ou região da infraestrutura) como são os casos do Norte, Centro ou na sub-região Sotavento do Algarve. Curiosamente nestes casos e numa situação onde a proximidade às práticas, culturas e necessidades náuticas da população local não deverá ser alheia, o operador destas infraestruturas é a própria Docapesca ou um clube náutico / associação naval.

Em perspetiva inversa, na sub-região onde a procura turística é dominante, o Sotavento da Algarve onde quase metade dos utilizadores são residentes no estrangeiro, o operador das infraestruturas é sempre uma empresa do setor privado.

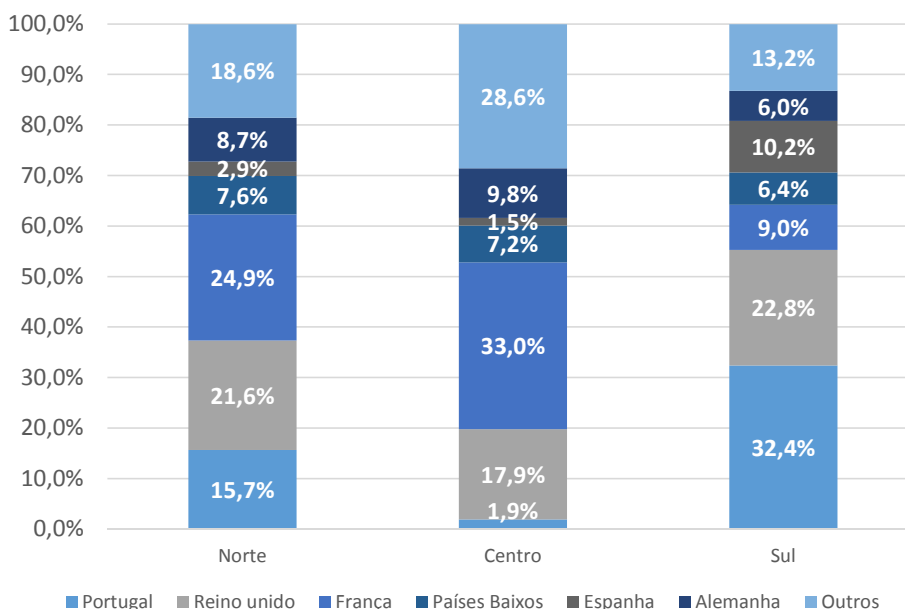
Figura 2.1 – Distribuição dos Utilizadores das Amarrações por Local de Residência Segundo a Região da Infraestrutura



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 em contradição, com a fileira do turismo náutico reforçada pela procura com origem em não residentes na região ou mesmo no território nacional.

É neste quadro da procura por não residentes que emerge a importância dos passantes, estadas de curta duração de embarcações que não possuem qualquer tipo de contrato de permanência, e respetivos tripulantes, as quais cruzam os 318 quilómetros de costa atlântica oeste e sul de Portugal (INE, 2015), quer como destino de férias de veraneio, quer como viagem de ida ou regresso do centro e norte da Europa para o Mediterrâneo, quer ainda como passagem destas origens para a Madeira, Canárias e África visando a travessia do Atlântico particularmente entre os meses de outubro a fevereiro. Analisando a origem dos passantes por região no ano de 2014, denota-se uma vez mais a existência de realidades distintas de acordo com as diferentes regiões, particularmente em termos de mercados externos.

Gráfico 2.4 – Distribuição dos Passantes por Nacionalidade - 2014



Fonte: Elaborado pelos autores.

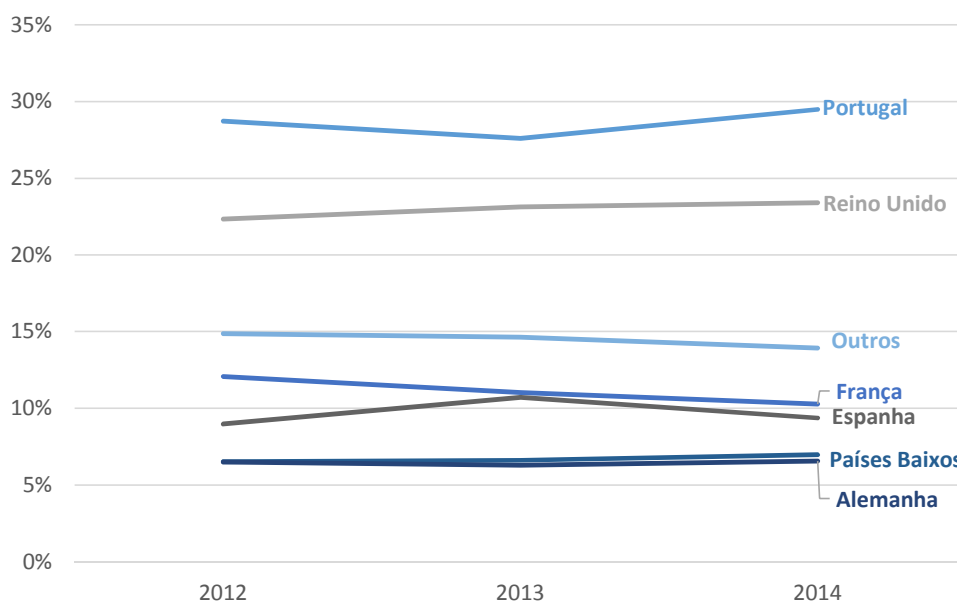
No caso do Algarve e entre os passantes não nacionais, os pesos dos mercados Reino Unido e Espanha são muito relevantes, respetivamente 22,8% e 10,2%, surgindo França em terceiro lugar com 9,0%. A proximidade geográfica a Espanha e a afinidade turística do Algarve em relação ao Reino Unido – mercado responsável por exemplo por 32,4% das dormidas em estabelecimentos hoteleiros na região em 2014 (IMPACTUR, 2015) - podem ser fatores indutores desta procura.

Esta distribuição inverte-se nas regiões Norte e Centro, nas quais o predomínio entre os passantes é para o mercado Francês, respetivamente 24,9% e 33,0%, uma realidade que deve ser objeto de análise futura nomeadamente em termos de identificação das causas, consequências e potencialidades em termos de estratégia de mercado. Particularmente em relação ao Norte de Portugal a afinidade cultural através da emigração pode ser uma causa, bem como as mais intensas ligações aéreas entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e França relativamente por exemplo ao Aeroporto de Faro onde essa intensidade de concentra nas ligações ao Reino Unido.

O segundo mercado externo de nautas passantes no Norte é Espanha com 21,6% do total de passantes e o terceiro mercado é formado pelos Países Baixos com 7,6%. No caso do Centro o segundo mercado é o Reino Unido com 17,9% e o terceiro a Alemanha com 9,8%.

Em termos da evolução dos passantes nos últimos três anos – 2012, 2013 e 2014 – não se verificam alterações significativas, tal como expresso no Gráfico 2.5, com o Reino Unido a consolidar-se como a principal origem externa de passantes e uma ligeira quebra de França, o que face à importância deste mercado deve ser monitorizado de forma a identificar se se trata de um fenómeno pontual ou se o início de uma hipotética tendência.

Gráfico 2.5 – Passantes por Nacionalidade: Evolução Total 2012-2014¹



Fonte: Elaborado pelos autores.

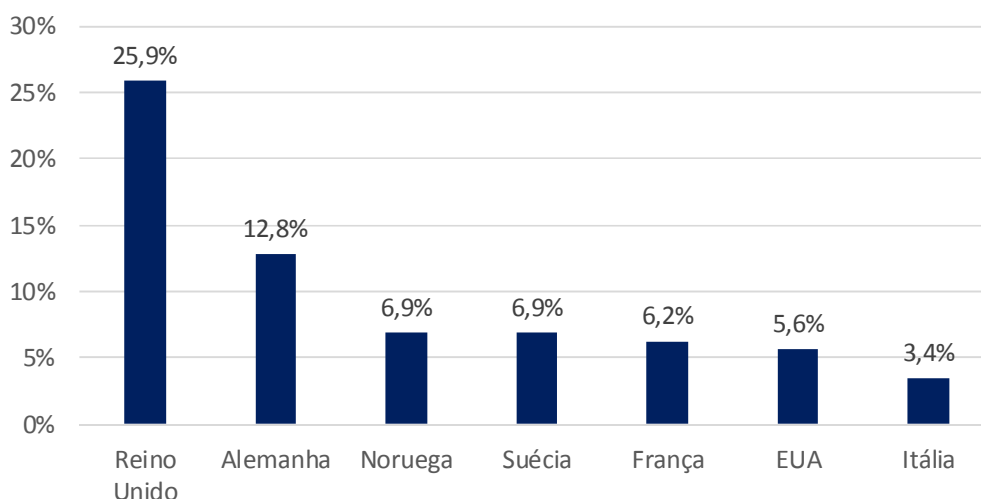
De forma mais detalhada identifica-se que as taxas de crescimento anual mais elevadas dizem respeito a embarcações com registo nos Países Baixos (2,2%), Reino Unido (1,6%) e Espanha (1,4%) e, por outro lado, as embarcações passantes com registo em França verificam no período considerado 2012 – 2014 o maior declínio, com uma taxa de decréscimo anual de -5,3%.

Finalmente e face a uma perspetiva de mercado em reforço da anterior análise, inclui-se uma nota sobre dois eventos cuja larga maioria dos participantes cruzam a costa de Portugal continental na deslocação até ao seu início, o ARC – Atlantic Rally for Cruisers organizado pela empresa World Cruising Club e o Atlantic Odyssey organizado pela empresa Cornell Sailing. São sobretudo embarcações provenientes do Norte da Europa ou do Mediterrâneo com destino às Ilhas Canárias, arquipélago onde ambas as

¹ Nacionalidade assumida através do pressuposto de correspondência com o país de registo da embarcação.

organizações iniciam os cruzeiros/regata de travessia do Atlântico até às Caraíbas (respetivamente Saint Lucia e Martinique) nos meses de novembro e janeiro. Paralelo a todo um universo de deslocações independentes, só estes dois exemplos de deslocações em modelo organizado de evento asseguram um total de 321 veleiros (um número próximo dos 1400 tripulantes) que passam anualmente na costa portuguesa com a seguinte distribuição por país de registo da embarcação.

Gráfico 2.6 – Distribuição por País de Registo das Embarcações Participantes nos eventos Atlantic Rally for Cruisers e Atlantic Odyssey em 2015¹



Fonte: Atlantic Rally for Cruisers e Atlantic Odyssey.

A análise das sete principais nacionalidades de registo das embarcações participantes nos eventos Atlantic Rally for Cruisers e Atlantic Odyssey revela que a larga maioria das embarcações tem como origem a Europa, sendo que das sete nacionalidades mais representadas (num universo de 34 nacionalidades presentes) seis são países europeus. Destaca-se o Reino Unido que representa 25,9% do total de participantes, a Alemanha com 12,8% e a Noruega e Suécia ambas com 6,9%, sendo que estes quatro mercados juntos representam 52,5% desta procura específica. Esta observação sobre os

¹ Nacionalidade segundo o pressuposto de correspondência com o país de registo da embarcação.

participantes dos dois eventos reforça a anterior análise sobre a origem dos passantes nas infraestruturas sobre responsabilidade da Docapesca na costa continental, consolidando a importância dos mercados do Reino Unido, Alemanha e França, bem como dos países nórdicos, os quais devem ser objeto de análise em termos de perfis próprios e fatores críticos de sucesso do potencial estratégico que encerram para a economia do turismo associada à náutica em Portugal.

Ainda neste âmbito e como nota final de boas práticas de mercado em Portugal, registre-se o caso do evento ARC Portugal, organizado pela World Cruising Club e que anualmente reúne embarcações maioritariamente do Reino Unido, partindo de Plymouth no mês de junho e passagem em Portugal por Póvoa do Varzim, Gaia, Figueira da Foz, Peniche, Oeiras, Sines e Lagos onde termina na respetiva Marina.

“More than simply a voyage south to the sun, ARC Portugal appeals to summer cruisers, boats heading to the Mediterranean and to ARC participants. Social activities in every port and visits ashore to explore ancient Iberian cities and fishing villages make the rally a real holiday.”

(WRC 2015), <https://www.worldcruising.com/arc/event.aspx>, acesso em Novembro 2015.

A náutica de recreio possui assim em Portugal na área de gestão dominial da Docapesca um quadro de oferta e procura de elevada diversidade, destacando-se a especialização da náutica de recreio em destinos (concelhos) onde o turismo como um todo já é uma realidade e muitas vezes com forte integração das infraestruturas no espaço urbano - uma importante mais-valia -, agregando uma diversificação e complementaridade de serviços positiva para o destino. A procura das infraestruturas é realizada em cenários distintos, com maior peso dos residentes no próprio concelho ou região da infraestrutura ou, de forma diferente, com maior vocação turística e inerente formato

de gestão. Na captação das atuais e novas procuras existem mercados fundamentais, designadamente Reino Unido, Alemanha e França, bem como dos países nórdicos, para além de Espanha enquanto mercado de proximidade. Aumentar a base de mercado e intensificar a cadeia de valor no destino é o desafio que se coloca para a competitividade da náutica de recreio enquanto produto da oferta de turismo e lazer.

3. CADEIA DE VALOR DA NÁUTICA DE RECREIO

3.1. Turismo Marítimo e Turismo Costeiro

A concretização da cadeia de valor das atividades turísticas pressupõe a disponibilidade para oferta e consumo de um conjunto de componentes que podem ser classificados como de atração, receção, fixação ou retenção, animação e deslocação (Cunha, 1997). É da integração deste conjunto que depende a competitividade e sustentabilidade dos produtos e destinos, sendo que com as devidas adaptações a náutica de recreio e a fileira associada do turismo náutico integram esta sequência.

Como enquadramento geral a toda esta potencial fileira, recorde-se que qualquer um dos recursos anteriores só o é do ponto de vista turístico quando associado a um processo de transformação e comercialização que o torne capaz de satisfazer uma necessidade do turista/nauta, não pelo simples facto de existir.

No caso do nauta ser formalmente um turista, isto é, na sua deslocação passar pelo menos uma noite fora do seu local de residência e sem auferir de rendimentos nesse destino, esta cadeia de valor concretiza-se através de um processo de decisão e consumos que por hipótese passam pelas etapas expressas na Figura 3.1.

Figura 3.1 - Consumos da Cadeia de Valor e Disponibilidade na Área de Influência Docapesca

	P-Passante / E-Estada / R-Residente			Disponível na Área de Influência Docapesca
	Turista		R	
(Consumo: 0 nulo, 1 fraco, 2 médio, 3 forte) / n.c. não contabilizado	P	E	R	
Habilitação como navegador de recreio <i>Entidade: Escolas de Navegação de Recreio</i>	0	0	3	100%
Compra/Propriedade da Embarcação <i>Entidade: Empresas e Brokers</i>	0	0	3	90%
Crédito e Seguros <i>Sector Bancário, Seguradoras</i>	0	0	3	100%
Registo, classificação de categoria navegação da embarcação <i>Entidade: Autoridades Nacionais</i>	0	0	3	100%
Aquisição de equipamento de navegação, comunicação e segurança, ...	1	1	3	n.c.
Passeios locais de forma independente ou organizada <i>Entidade: Clubes, Associações de Proprietários, Amigos e Familiares, ...</i>	1	2	3	90%
Obtenção de Informação sobre destinos possíveis <i>Media, mouth-to-ear, eventos, feiras náuticas, ...</i>	3	3	1	100%
Escolha de tripulação <i>Família, Amigos, Profissionais, Com ou sem skipper</i>	3	3	2	n.c.
Viagem e estada no destino				
Oficina de Mecânica Naval	1	2	3	81,3%
Serviços de Pintura e Fibra	0	1	3	93,8%
Serviços de Eletrónica e Comunicações navais	1	2	3	75,0%
Carpinteiro Naval	1	2	3	68,8%
Estofador	1	2	3	43,8%
Velaria	1	1	3	37,7%
Estaleiro	1	2	3	81,8%
Loja de Apetrechos Navais	1	2	3	81,3%
Combustível e Gás	3	3	1	54,5%
Lavandaria	1	3	0	56,3%
Roupa e Calçado Náutico	1	3	3	n.c.
Transportes Públicos	1	3	0	56,3%
Supermercado / Mercearia	2	3	1	56,3%
Restauração e cafés	2	3	1	87,5%
Alojamento hoteleiro	0	2	0	62,5%
Aeroporto distância <2h	1	3	0	100%
Regresso ao Local de Residência <i>Agente de formação da imagem do destino</i>				

Fonte: Elaborado pelos autores.

A cadeia de valor evidencia dois grandes blocos. O primeiro relacionado com o quadro legal de navegação, capacidade de navegação, investimento e conhecimento do destino, o segundo bloco com a especificidade dos consumos e disponibilidades agora afetos ao turismo marítimo (náutica de recreio) e em sequência ao turismo costeiro (atrações turísticas partilhadas do destino).

No **primeiro bloco** existe um primeiro grupo de 5 itens iniciais mais direcionados para o nauta residente em Portugal. Estão relacionados com o próprio quadro legal de habilitação e de navegação do nauta de recreio e respetiva embarcação, o qual como referido está fortemente relacionado com o nauta nacional e que se constitui, como um dos aspetos objeto de análise crítica. Neste grupo inclui-se ainda o possível recurso ao crédito (particular ou por exemplo das empresas de operadores marítimo-turísticos), o necessário seguro com cobertura de responsabilidade civil e a aquisição do equipamento de navegação, comunicação e segurança que a embarcação deve possuir face à categoria de navegação selecionada, sendo que durante a passagem ou estada do nauta não residente estes podem também ser objeto de aquisição numa perspetiva de reparação e/ou manutenção ou de eventual adequação à legislação nacional em estadas mais longas.

A fechar o primeiro bloco segue-se um segundo grupo com 3 itens, concentrado na interação e usufruto do próprio destino, quer em termos de escolha de tripulação quer nos passeios aí realizados de forma independente ou organizada. A montante está a fundamental recolha de informação sobre o destino e locais de passagem. Este é um aspeto central na seleção do turista nauta, seja visando uma permanência mais prolongada (estada) seja como ponto de apoio de uma viagem mais extensa (passantes) e que deve ser objeto de cuidada intervenção de gestão enquanto marketing dos destinos turísticos associado à náutica de recreio.

O **segundo bloco** reúne a especificidade dos consumos e disponibilidades agora afetos ao turismo marítimo (náutica de recreio) e em sequência ao turismo costeiro (atrações turísticas partilhadas do destino). No interior deste bloco existe um primeiro grupo da náutica de recreio em si, agregando 11 possíveis tipos de consumos, desde a oficina de mecânica naval ou serviços de pintura e fibra, até ao uso e disponibilidade de lavandaria e roupa e calçado náutico, sendo que estes dois últimos se encontram na fronteira de consumos com o turista costeiro, particularmente se o calçado e vestuário incluir uma componente não técnica visando a utilização diária comum.

O segundo grupo do segundo bloco agrupa as perspetivas de consumos e disponibilidades de serviços partilhados com o turista não nauta, num total de 4, regularmente de menor relevo para o nauta residente mas frequentemente centrais na decisão de passagem ou mesmo de estada do nauta internacional. É caso por exemplo da existência de transportes públicos (nas imediações da marina ou porto de recreio) ou a presença de um aeroporto na proximidade acessível da infraestrutura, bem como a necessária alimentação e restauração.

Ao longo de todo o segundo bloco, as maiores disponibilidades de serviços na área de influência da Docapesca concentram-se nos estaleiros, oficinas de mecânica naval e serviços de pintura e fibra. São indústrias e serviços que podem ser oferecidos de forma isolada ou integrada, naquela que é uma mais-valia muito importante da oferta nacional, reforçada pela qualidade aferida no caso do Algarve pelos nautas nacionais e estrangeiros em 2008 atingiu um nível de satisfação bom ou muito bom em 76,5% dos casos (Perna et al., 2009) e que importaria atualizar a generalizar para o todo nacional.

Se admissível extrapolar para as restantes regiões e atualizar no tempo, é aceitável considerar que uma parte da atração está concretizada – perceção da qualidade após

uso - sendo porém essencial divulgar e estabelecer um patamar de confiança antes da experiência e uso por forma a ampliar de facto o mercado.

Por sua vez, quando consideradas as ligações à disponibilidade de serviços turísticos para além da náutica, verifica-se que a restauração e cafés e o alojamento hoteleiro são as categorias mais presentes, a que não é estranho a já enfatizada mais-valia de muitas das infraestruturas se situarem nos espaços urbanos das próprios concelhos, seja frequentemente no seu próprio centro – Póvoa do Varzim / Vila do Conde, Lagos ou V.R.S.A são disso exemplos, seja sendo as próprias infraestruturas a formarem o centro urbano como é o caso de Vilamoura.

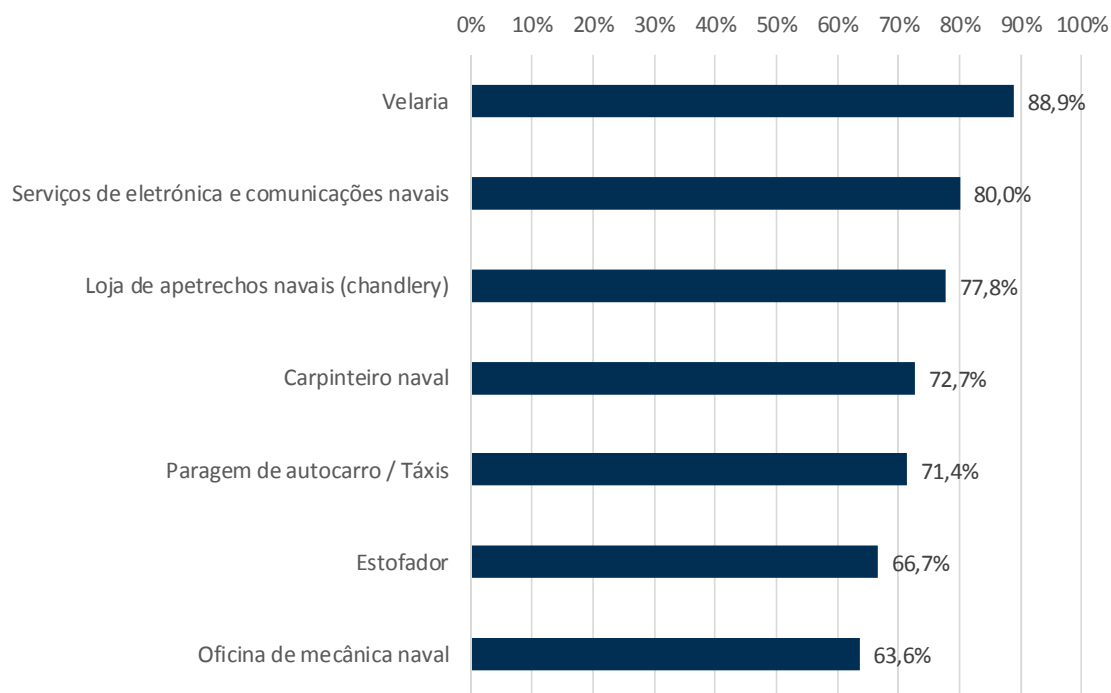
No global é importante constatar que a disponibilidade de serviços é relativamente abrangente, com as necessárias variações territoriais e por tipo de procura entre nautas residentes, nautas com estadas mais prolongadas e nautas passantes, estando a oferta apta a proporcionar a este residente ou turista um nível relativo de segurança sobre a existência de disponibilidade dos serviços que pretende consumir.

Na exposição desta cadeia de valor a projeções futuras e recorrendo à análise das 23 fichas fruto da colaboração dos gestores das infraestruturas de apoio à náutica de recreio da Docapesca, é possível identificar as 7 principais oportunidades de crescimento dos serviços prestados nas instalações ou na sua envolvente, tendo 5 anos como horizonte temporal, tal como expresso no Gráfico 3.1.

Neste possível crescimento em cenário estabelecido pelos responsáveis, o destaque incide largamente sobre os serviços especializados ligados ao turismo marítimo aqui representado pela indústria náutica, o qual assume 6 serviços de entre os principais 7 identificados. A exceção consiste na necessidade do aumento da acessibilidade por transporte coletivos (autocarros e táxis), um recurso partilhado tanto pelo nauta como

pelo turista costeiro padrão, com as necessidades a incidirem quer na inexistência em si quer em horários limitados ou desadequados.

Gráfico 3.1 - Oportunidade de Crescimento Serviços na Área de Influência da Infraestrutura



Fonte: Elaborado pelos autores.

De forma detalhada, a oportunidade de crescimento de serviços dá superior relevo ao caso da velaria, onde 88,9% dos inquiridos destacam a necessidade de mais oferta, seguem-se os serviços de eletrónica e comunicações navais com 80,0%, as lojas de apetrechos navais (chandlery) com 77,8%, carpintaria naval com 72,7%, estofador com 66,7% e por último neste top 7, o crescimento do serviço de oficina de mecânica naval com 63,6%. Estes são de facto serviços especializados da náutica (náutica de lazer, desportiva ou com fins comerciais) e que dependem de um conhecimento próprio especializado. Em simultâneo é identificada a perspetiva de crescimento dos transportes públicos, seja autocarro/táxis, na marina/porto de recreio ou na sua imediação, com 71,4% dos gestores a referir a necessidade de desenvolvimento.

Finalmente, num agregado mais global, reconhece-se que os gestores apontaram sempre uma perspetiva de crescimento dos serviços como devendo “aumentar” ou “aumentar muito”, tendências que serão tidas em consideração na projeção de cenários do Capítulo 4.2.

A realidade do turismo náutico na área de jurisdição da Docapesca é passível de crescimento, com a ambição de resultados superiores a ter como condição necessária a definição de estratégias, investimentos e implementação de práticas, com o processo no seu conjunto a ser avaliado em termos de resultados económico-sociais. Neste domínio ganha relevo na oferta tanto a diversidade de serviços presentes nas instalações como a qualidade dos mesmos, e em termos de procura evidencia-se a diferenciação e valorização dos diferentes tipos de público-alvo e respetivas necessidades, diferentes quer na composição quer no volume, tudo isto num mercado que tal como a generalidade dos produtos turísticos não é linear mas sim objeto de sazonalidade ao longo de diferentes épocas do ano.

3.2 Sazonalidade

Seja por origem institucional ou natural, a sazonalidade é um fator comum à maioria dos destinos e produtos turísticos, nos quais temas como as férias escolares ou profissionais e o número de horas de sol e variabilidade da temperatura são fatores sempre presentes. No turismo costeiro e *outdoor* é ainda enfatizado por Cannas (2012: 43):

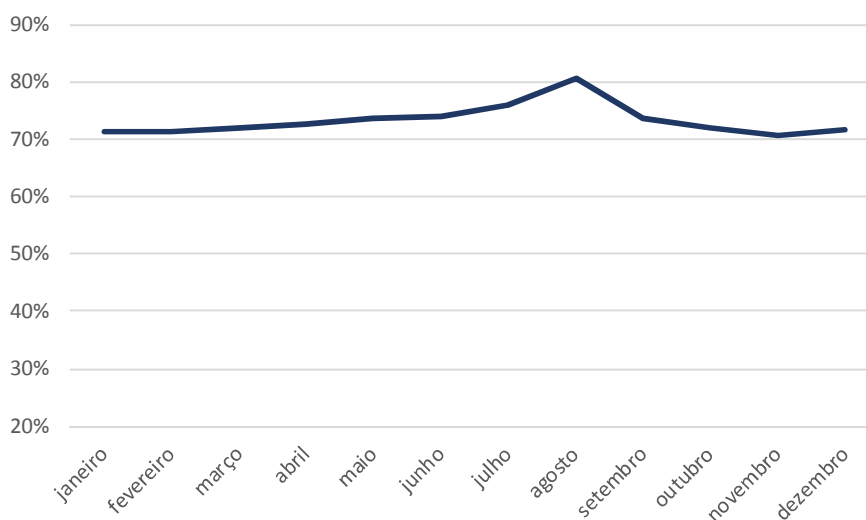
“Natural factors play an important role upon destinations based on outdoor tourism activities, such as coastal areas.”

Complementando e diversificando a oferta com o caso do turismo marítimo e em particular na náutica de recreio, a gestão da sazonalidade é um fator fundamental para a estabilidade, sucesso do produto e competitividade do destino onde se insere.

O desequilíbrio temporal do turismo reflete-se de acordo com Butler (1994) no número diferenciado de visitantes (nautas) ao longo do ano, formas de transporte, emprego e atrações, entre outros. A sua atenuação é fundamental como processo de otimização de recursos e benefícios no destino, particularmente em destinos fortemente sazonais como aqueles onde o turismo costeiro de sol e praia é dominante, passível porém de compensação por funções associadas ao turismo marítimo.

No âmbito das infraestruturas de náutica de recreio sob jurisdição da Docapesca, uma primeira abordagem a esta temática tem por base a taxa de ocupação das amarrações no conjunto das infraestruturas de Póvoa do Varzim, Peniche, Nazaré, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António (marinas, portos e docas de recreio), sendo de imediato passível de identificação a relativa estabilidade do volume de procura de amarrações ao longo do ano, tal como se constata no Gráfico 3.2.

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



Fonte: Elaborado pelos autores.

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, a procura mantém-se ao longo do ano sempre acima do 70% e com o mês de agosto a ultrapassar os 80%.

De forma a enfatizar a importância destes níveis de ocupação elevados e lineares destas infraestruturas ao longo do ano, importa referir que no caso da hotelaria tradicional e de acordo com dados de 2014 (INE, 2014), o valor máximo de ocupação/cama em Portugal é atingido em agosto com 74,4% e o mínimo em janeiro com uma taxa de ocupação/cama de 22,6%. Regionalmente o Algarve é a região do país com maior sazonalidade, com o respetivo índice¹ a atingir os 5,20 em 2014 (IMPACTUR, 2015), facto que origina ainda maior importância à gestão da sazonalidade através de outros produtos como a náutica de recreio.

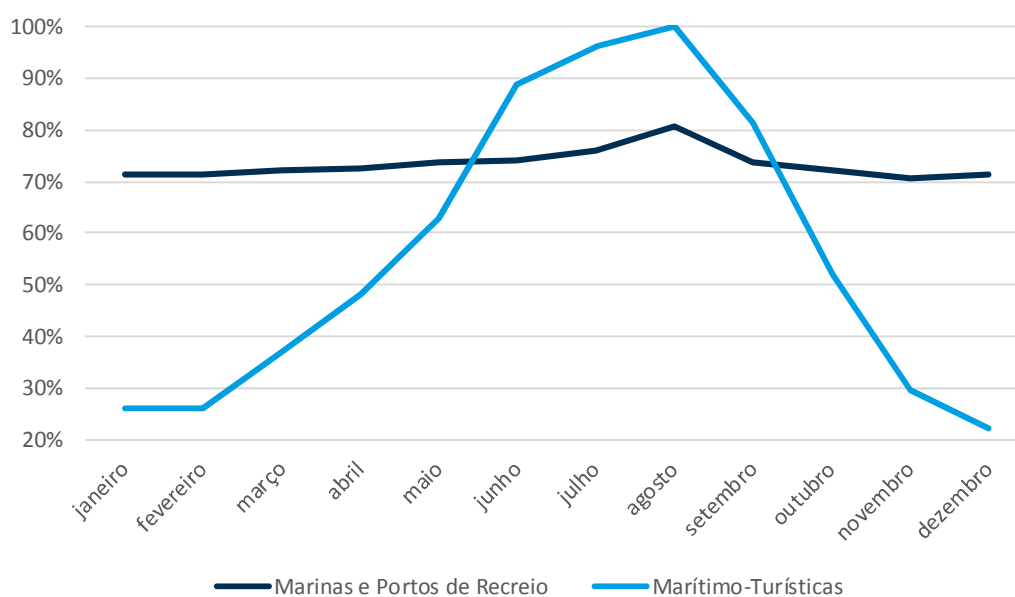
Porém, o que a realidade do Gráfico 3.2 retrata é a presença de embarcações, isto é, uma medida de volume. Não mede a densidade do uso aferida por exemplo através do número de movimentos e inerente presença de tripulações. Como *proxy* a esta observação procede-se à identificação da atividade das empresas operadores marítimo-turísticos, estabelecendo no Gráfico 3.3 o padrão sazonal da atividade destas empresas, as quais registe-se representam entre 1,0% a 20,0% da utilização total de amarrações no âmbito das infraestruturas em estudo.

O enquadramento é dado pelo Decreto-Lei n.º 108/2009 de 15 de Maio de 2009, sendo consideradas marítimo-turísticas as atividades de animação turística que recorrem a embarcações com fins lucrativos (logo a presença de nautas/turistas), e integram as modalidades: passeios marítimo-turísticos, aluguer de embarcações com tripulação, aluguer de embarcações sem tripulação, serviços efetuados por táxi fluvial ou marítimo, pesca turística, serviços de natureza marítimo-turística prestados mediante a utilização

¹ Índice de Sazonalidade: relação entre o número de dormidas do trimestre de maior procura e o número de dormidas do trimestre de menor procura.

de embarcações atracadas ou fundeadas e sem meios de propulsão próprios ou selados, aluguer ou utilização de motas de água e de pequenas embarcações dispensadas de registo e outros serviços (designadamente reboque de equipamentos de carácter recreativo tais como bananas, paraquedas e esqui aquático).

Gráfico 3.3 – Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio e da Atividade dos Operadores Marítimo-Turísticos



Fonte: Elaborado pelos autores.

É possível distinguir a natureza muito mais sazonal da atividade das empresas marítimo-turísticas em relação à linearização da taxa de ocupação das amarrações. Os picos de atividade estendem-se de maio a setembro, logo, por um lado, cobrindo um período em parte simultâneo ao pico de procura do turismo costeiro mas, por outro lado, também antecipando-o um pouco, maio e junho, o que é desde logo significativo e reforça a capacidade da náutica ser um agente de atenuação da sazonalidade.

Porém, nos meses entre novembro a fevereiro, a sua taxa de ocupação desce abaixo dos 30%, sendo mesmo nulos ou quase nulos durante o outono e inverno em algumas das infraestruturas, quando, na mesma situação, as taxas de ocupação das marinas e portos

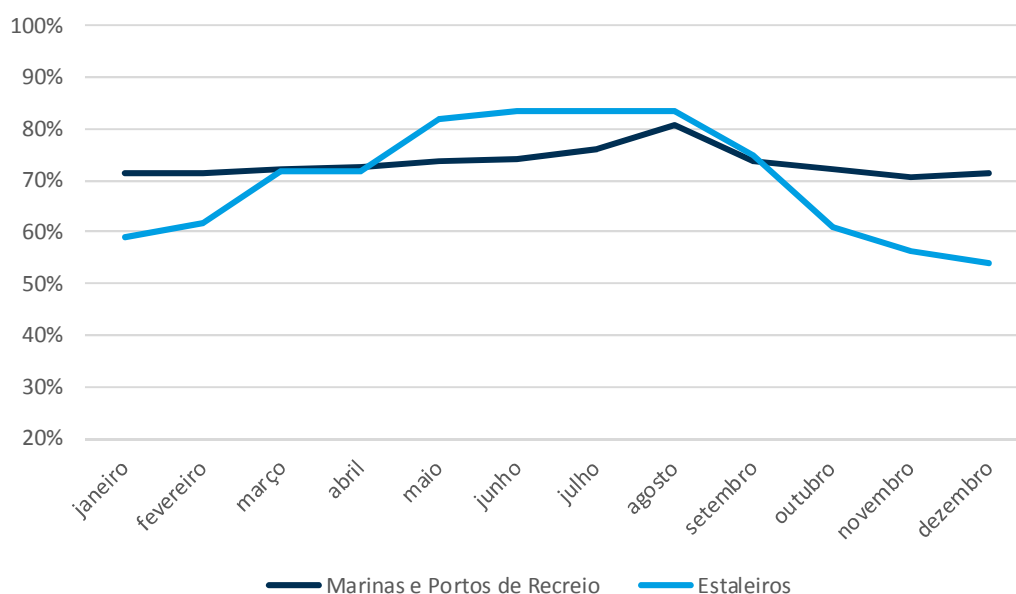
de recreio mantêm-se acima dos 70%. Este paradoxo é o desafio das marinas e portos de recreio em prole do desenvolvimento dos concelhos e regiões onde se inserem, isto é, garantir que à presença das embarcações sejam associados o maior número possível de movimentos – logo existe atividade no mar e nautas – bem como o maior número possível de serviços e indústrias de forma a potenciar a cadeia de valor do produto e emprego ao longo do ano.

Um cenário pessimista tem presente a proliferação daquilo que o mercado francês designa por *bateaux ventouses*, veleiros ou embarcações a motor estagnados durante anos numa amarração ou fundeadouro, sem movimento. Não necessariamente degradados ou origem de risco para a navegação, a sua presença totalmente inativa aumenta a extensão das listas de espera por uma amarração e/ou impede a expansão da cadeia de valor por dificultar a atração de novos nautas e a prestação de mais serviços.

Importa incentivar a navegar e programas como o assumido pela APL - Associação do Porto de Lisboa, no qual aos veleiros que durante o ano participem em regatas na área de jurisdição da APL é concedido um desconto no contrato da taxa de amarração anual, são um exemplo de uma boa prática, onde eventuais perdas de receita são certamente ultrapassadas pelas despesas da atividade dos nautas nos serviços na instalação e em seu redor, sejam náuticos (estaleiros, pintura, velaria, entre outros), sejam comuns como restauração e cafés.

Por último, numa dupla demonstração de por um lado o potencial da náutica para a atenuação da sazonalidade da atividade económica dos destinos e, por outro lado, da cadeia de valor industrial que encerram, procede-se a análise da taxa de atividade dos estaleiros das áreas da Docapesca ao longo do ano, tal como expresso no Gráfico 3.4.

Gráfico 3.4 – Taxa de Ocupação Mensal das Marinas e Portos de Recreio e da Atividade dos Estaleiros



Fonte: Elaborado pelos autores.

É evidente a capacidade dos estaleiros de construção, manutenção e reparação naval operarem ao longo de todo o ano, nunca se situando abaixo dos 50% e de, simultaneamente, manterem um pico de atividade ao longo de quatro de meses, de maio a agosto, com os inerentes benefícios financeiros, económicos e sociais das empresas e populações relacionadas. Como referido no Relatório 1, só no caso do Algarve “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 da relação de causa e efeito entre a disponibilidade de amarrações e lugares em estaleiro” (Perna *et al.*, 2015: 17). Este é um domínio que carece de aprofundamento pela importância que tem na cadeia de valor da náutica e pela oportunidade que encerra face às capacidades e oportunidades de mercado passíveis de aproveitamento em Portugal.

3.3 Inserção da Náutica na Comunidade

Nenhuma atividade turística é sustentável e competitiva se não for reconhecida pela população residente. Este é um postulado de superior importância no caso das atividades turísticas ligadas ao uso intenso do território, onde naturalmente a náutica se posiciona.

Portugal teve no mar a sua opção de expansão histórica, globalizou a economia e o comércio, só possível entre outros aspetos pela reunião, desenvolvimento e atualização de um conhecimento científico de ponta. Já no século XX e tendo por referência o ano de 2010, a economia do mar representaria cerca de 2,5% do PIB, isto num país relativamente pequeno, com recursos limitados e afastado do centro da Europa (Direção-Geral de Política do Mar, 2010). Porém este território de apenas 92.000 km² de superfície terrestre, quando projetado por uma linha situada a 200 milhas marítimas da costa faz corresponder uma Zona Económica Exclusiva de 1.727.408 km², a terceira maior da União Europeia e a 11^a do mundo¹.

Em termos da náutica de recreio, o usufruto potencial deste espaço pelas diferentes populações tem nas marinas, portos e docas de recreio o interface por excelência, constituindo a base de atividade de um quadro diversificado de empresas e particulares.

Esta diversificação manifesta-se, por um lado, na já assinalada identificação por local de residência dos utilizadores das amarrações nas infraestruturas da área Docapesca, a qual, recorde-se, variava entre a maior proximidade ao uso direto pela população local, traduzida nos 63,7% de utilizadores do sotavento do Algarve que são residentes no

¹ Qual pode ainda ser alargada em mais 2.150.00 km² pela proposta de extensão da plataforma continental para lá das 200 milhas, no quadro da implementação do Acordo relativo à aplicação da parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

próprio concelho da infraestrutura, e a visitação traduzida nos 48,2% de utilizadores das infraestruturas do barlavento do Algarve que são residentes em países estrangeiros.

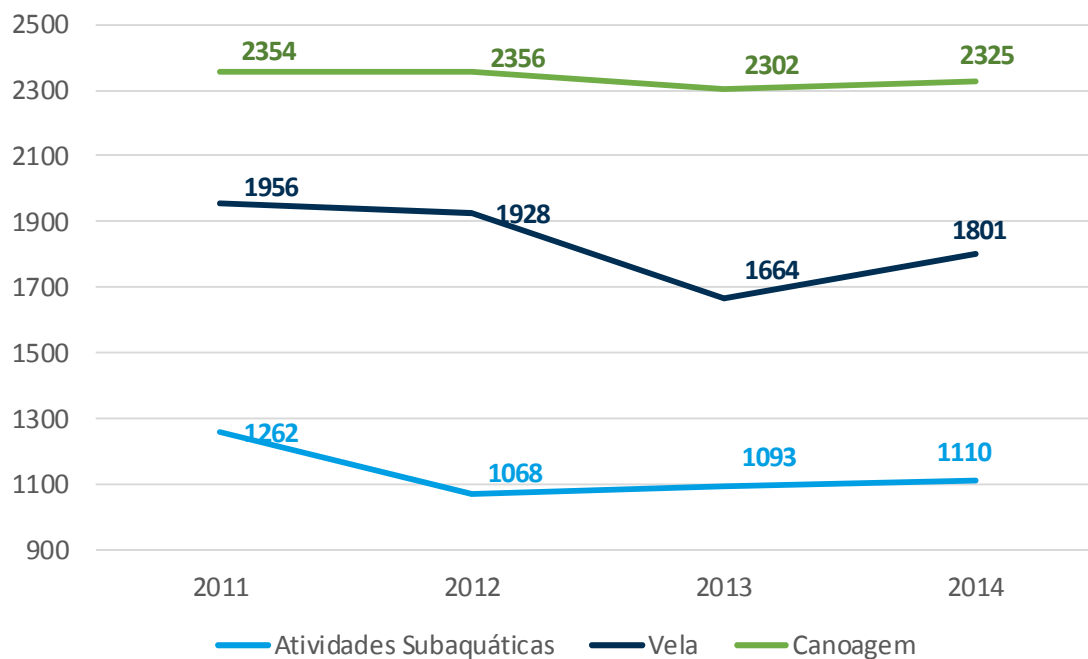
Por outro lado, esta função de interface das marinas, portos e docas de recreio com a prática da náutica de recreio é também expressa pela facilitação das práticas desportivas nautas promovidas por clubes, associações, autarquias e empresas, agentes fundamentais de desenvolvimento e envolvimento das comunidades nesta realidade, sem os quais a náutica será o ‘desporto dos outros’ e não um desporto passível de prática por todos. Só a sua prática pela população residente permite identificar o produto turístico com o destino, valorizando-o e diferenciando-o de destinos estandardizados, uma mais-valia cultural e económica decisiva para a competitividade da náutica de recreio e respetiva cadeia de valor.

Neste sentido procedeu-se à análise do número de praticantes de desportos relacionados com o uso do mar, rios ou albufeiras, no sentido de aferir a sua densidade entre a população. Para o efeito foi submetido um conjunto de questões de natureza estatística às federações desportivas do setor, entre os meses de Outubro e Novembro de 2015, tendo sido obtido respostas das Federações Portuguesas de Atividades Subaquáticas, Vela e Canoagem¹, as quais no conjunto um total de 5.236 praticantes federados com referência ao ano de 2014.

Com base na evolução mais recente – 2011 a 2014 – e tal como expresso no Gráfico 3.5, evidencia-se que a modalidade desportiva náutica mais praticada (a nível federado) é a canoagem, a qual revela também uma estabilidade assinalável ao longo destes anos.

¹ Para além destas três foram também contactadas – sem resposta – seis outras federações: Federação Portuguesa de Pesca, Federação Portuguesa Pesca Desportiva de Alto Mar, Federação Portuguesa de Remo, Federação Portuguesa de Surf, Federação Portuguesa de Kite e Federação Portuguesa de Motonáutica.

Gráfico 3.5 – Evolução dos Praticantes Federados de Desportos Náuticos - 2011/2014



Fonte: Elaborado pelos autores com base em dados cedidos pela Federação Portuguesa de Vela, Federação Portuguesa de Atividades Subaquáticas e Federação Portuguesa de Canoagem.

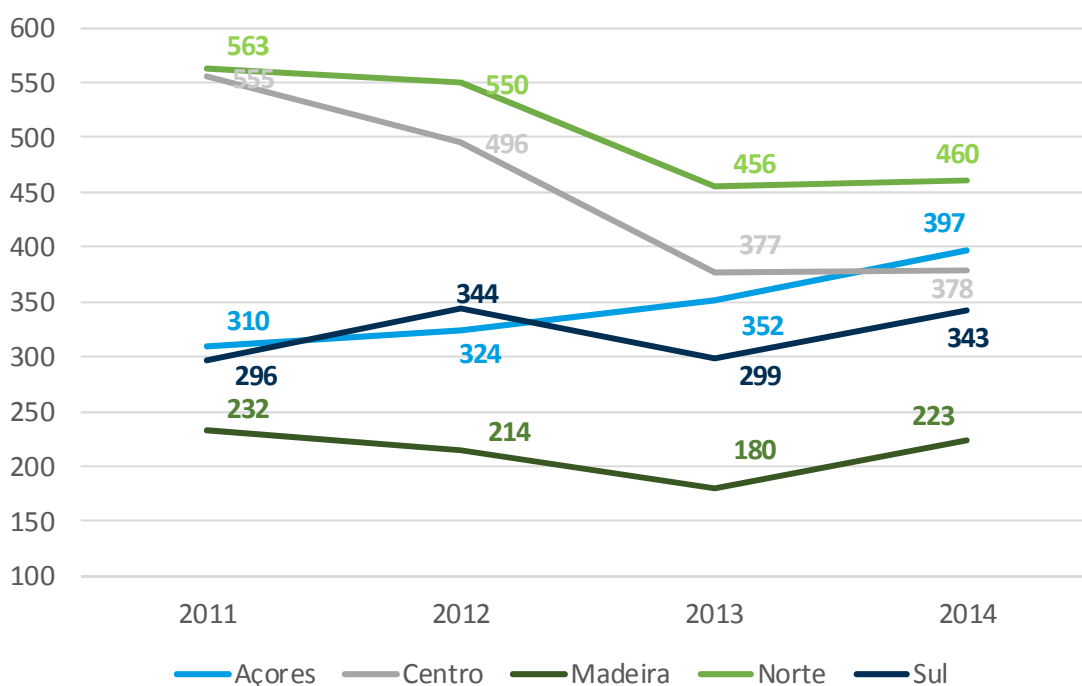
As atividades subaquáticas e a vela revelam maior variabilidade, com sinais de recuperação comuns em 2014. A monitorização da intensidade atividades é fundamental, nomeadamente para identificar se a sua origem e grau de prática está associada a um processo de recuperação económica ou a outros fatores.

Neste contexto e a título exemplificativo, regista-se que o custo da Licença Desportiva anual na modalidade de vela se situa entre os 15 e os 40€ para um praticante regular (depende da categoria em causa, infantil, juvenil, júnior, sénior ou master), na canoagem o custo é de 10€ (custo único que inclui inscrição, seguro desportivo e cartão da federação) e nas atividades subaquáticas 25€ (custo da filiação individual com seguro desportivo). Em momentos de recessão económica este é um valor a ter em conta, nomeadamente se associado a mais do que um membro do agregado familiar,

acrescendo que, em regra, pressupõe também a montante o pagamento mensal de quotas de associado a clubes e/ou associações.

A possível desagregação por região, só possível no caso da modalidade de Vela pela disponibilidade de dados, é evidente a recuperação generalizada em 2014, sendo porém de destacar o crescimento sustentado da adesão da população a esta atividade que se tem registado na região dos Açores, cujas origens seria importante identificar para determinar se replicáveis ou qual o possível grau de adaptabilidade nas restantes regiões nacionais.

Gráfico 3.6 – Evolução dos Praticantes Federados de Vela por Região - 2011/2014



Fonte: Elaborado pelos autores com base em dados cedidos pela Federação Portuguesa de Vela.

Finalmente, para além do volume de praticantes importa uma vez mais recorrer à noção de densidade, de forma a traduzir uma perspetiva ponderada da inserção dos desportos náuticos na comunidade.

No caso específico da vela, a análise da distribuição do rácio número de federados/população residente por região, identifica os Açores como o território com maior número de praticantes de vela federados em 2014 por cada 10.000 habitantes, cerca de 16 por cada 10.000 habitantes, reforçando assim a perspetiva de que se trata não só de um fenómeno em volume mas sim também em partilha e identidade com comunidades residentes. Segue-se a Madeira com 9 praticantes federados por cada 10.000 habitantes e o Sul com 8 praticantes federados por cada 10.000 habitantes.

Sem aferir por região mas sim o seu conjunto na realidade nacional, tem-se que de entre as modalidades analisadas no relatório, a de maior expressão em Portugal a nível federado é a canoagem, por cada 10.000 habitantes cerca de 2,2 praticam canoagem a nível federado; segue-se a vela com cerca de 1,8 praticantes federados por cada 10.000 habitantes e em terceiro as atividades subaquáticas com cerca de 1,1 praticantes federados por cada 10.000 habitantes. É assim possível concluir que de forma global para o conjunto das três modalidades no território nacional, em média entre 2011 e 2014 cerca de 5 em cada 10.000 portugueses praticam vela, canoagem ou desportos subaquáticos a nível federado. Existirá assim um caminho a percorrer, no qual a náutica como desporto e como área de negócio será claramente beneficiária

Como demonstração exploratória por possível analogia, refere-se o caso da Andaluzia onde de acordo com o estudo de participação da população andaluza em desporto organizado (Junta de Andalucía 2014), verifica-se que 11,7 em cada 10.000 residentes praticam pelo menos uma destas três modalidades náuticas, mais do dobro da realidade portuguesa, sendo a vela o 11º desporto mais praticado de entre um universo de 61 modalidades organizadas nesta comunidade autónoma.

A importância do associativismo ou de iniciativas das modalidades náuticas como desporto escolar são neste domínio fatores relevantes a ter em consideração, seguindo-

se um ajustamento entre custos e benefícios da presença do nauta e das embarcações nas infraestruturas, o qual deve atender às externalidades geradas, sendo esta uma aproximação que ao aumentar de forma sustentável o volume de praticantes nacionais das modalidades e da náutica de recreio, contribuindo por um lado para a menor sazonalidade do uso das infraestruturas, por outro para a diferenciação positiva do destino náutico e, finalmente, por consequência, para densificação da cadeia de valor

4. CENÁRIOS DE IMPACTO NA ECONOMIA DO TURISMO

4.1 Estado Atual: Gastos Totais Diretos

A estimativa do impacto na economia do turismo de cenários de desenvolvimento da náutica de recreio nas marinas e portos de recreio na área de jurisdição da Docapesca, tem como ponto de partida a caracterização da situação atual através de um modelo, que de forma ponderada, processa um conjunto de dados oriundos de fontes primárias (23 fichas de caracterização das infraestruturas Docapesca) e secundárias (estudos e estatísticas diversas sobre a náutica e indústria do turismo).

Trata-se de um modelo exploratório, o qual deve ser entendido como um primeiro ensaio para futuros desenvolvimentos e ajustamentos. As estimavas agora delineadas constituem a aproximação ao *status quo* do universo da náutica de recreio no domínio Docapesca, cujos impactos têm presente a influência dos fatores analisados ao longo do Relatório 1 e dos capítulos anteriores do presente Relatório, designadamente:

- Sazonalidade: o modelo incorpora de forma diferenciada os gastos e ocupações na época alta e época baixa (e época média quando aplicável);
- Inserção da náutica na comunidade: o modelo interioriza os diferentes comportamentos e respetiva tipologia de gastos consoante a procura seja realizada por nautas residentes (no concelho ou na região da infraestrutura) ou não residentes (todos os outros nautas);
- Turismo marítimo vs. turismo costeiro: os resultados têm em consideração a relação entre os efeitos dos gastos diretos no turismo marítimo (aqui representado pela *proxy* náutica de recreio) e o turismo costeiro através do

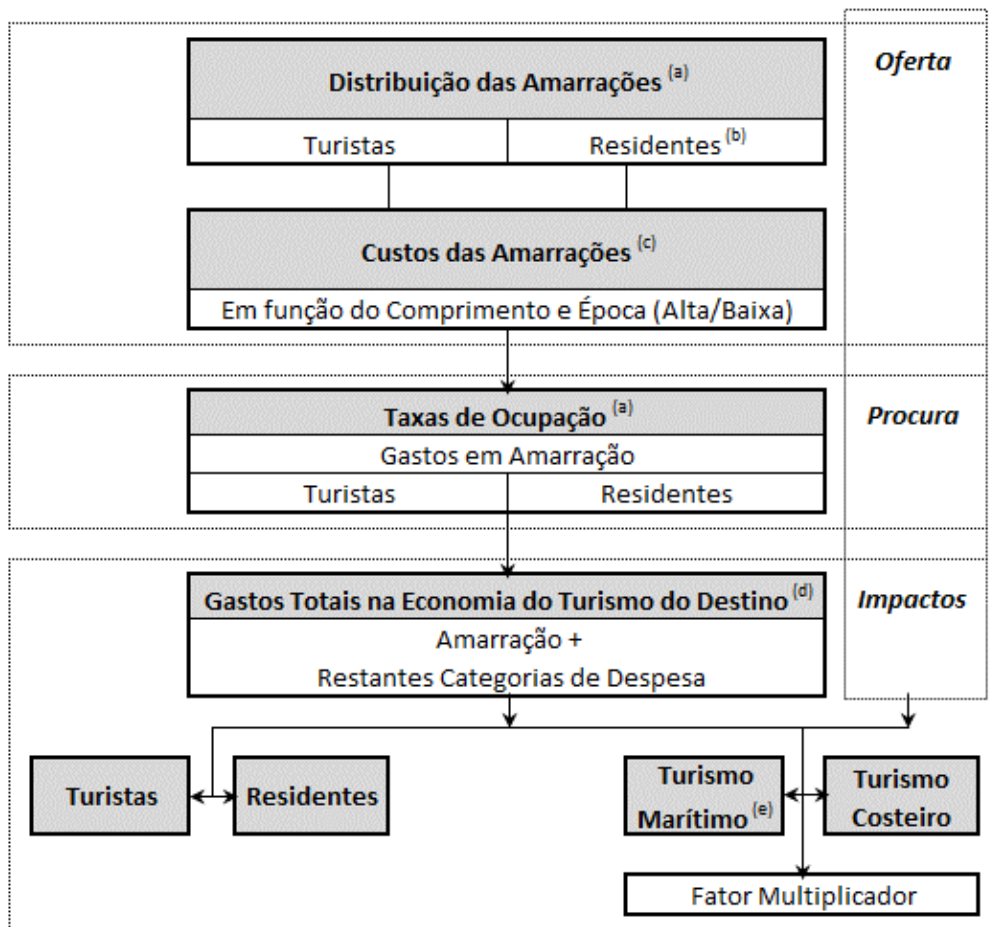
efeito multiplicador imediato dos gastos dos nautas nas infraestruturas *land based* partilhadas com os demais turistas.

Deste contexto resulta a interação entre procura e oferta dos equipamentos e serviços usufruídos pelo nauta de recreio, cuja interpretação é processada de acordo com o modelo criado pelos autores e expresso na Figura 4.1, objeto de primeiro processamento empírico neste Relatório.

Em termos de oferta são considerados o universo 4.477 amarrações disponíveis pela área sob gestão da Docapesca no Norte, Centro e Sul. Posteriormente são inventariados os custos das amarrações (sem IVA) nos respetivos tarifários por comprimento e época, assumindo-se nesta fase como representativos de cada região a Marina da Póvoa do Varzim (Norte), Marina da Nazaré (Centro), Marina de Portimão (Barlavento do Algarve) e Porto de Recreio de Olhão (Sotavento do Algarve).

No lado da procura o potencial anterior é ponderado pelas taxas de ocupação por época de acordo com as fichas recolhidas sobre as marinas, portos e docas de recreio envolvidas nas regiões. Considera-se aqui o pressuposto que o nauta não residente / turista paga a amarração ao preço da respetiva época de procura, enquanto o nauta residente é indexado ao contrato anual.

Figura 4.1 – Modelo de Avaliação de Gastos Turísticos da Náutica de Recreio



(a) Fonte: 23 fichas recolhidas pelos gestores Docapesca;

(b) Residentes no concelho ou na região da infraestrutura;

(c) Fonte: Tarifário das amarrações disponibilizado nos respetivos websites;

(d) Ponderadores adotados de Perna *et al.* (2009) e Junta de Andalucía (2014)

(e) Aqui representado pela náutica de recreio.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Posteriormente, estimados os gastos efetivos em amarrações por residentes e turistas, procede-se à sua extrapolação para os gastos totais pela presença do nauta no destino de acordo com os ponderadores expressos para o Algarve em Perna *et al.* (2009), aqui atualizados para 2015 e assumidos como constantes para as restantes regiões dada a inexistência de outra informação mais recente ou detalhada.

Como resultado final são obtidas duas rotinas paralelas. A primeira considera, por um lado, o peso da náutica de recreio em termos dos gastos oriundos de turistas e, por outro lado, o peso proveniente dos gastos dos nautas residentes. Os gastos associados aos turistas surgem em maior volume, sendo os gastos associados aos residentes em menor volume mas com a mais-valia da sua distribuição mais homogénea ao longo do ano.

Numa segunda rotina de impactos procede-se à decomposição do valor de impacto em dois outros grandes agregados, sendo que num estão as despesas em bens e serviços diretamente ligados ao turismo marítimo, por exemplo amarrações, combustível e demais itens identificados na cadeia de consumos especificamente náuticos da Figura 3.1; no outro as despesas em bens e serviços que o nauta partilha no destino com os demais turistas (costeiros), por exemplo rent-a-car, alimentação e outros também expressos na Figura 3.1.

O resultado do modelo de avaliação da situação atual global dos gastos diretos em turismo efetuados pelos nautas de recreio no conjunto dos territórios com infraestruturas Docapesca, totaliza um valor de gastos anuais que se situará entre os 151.045.712 a 182.756.967 euros, fruto de um conjunto de despesas diretas em itens como amarrações, combustível para a embarcação, alimentação e bebidas, transportes internos, decoração e produtos domésticos, entre outros associados à presença da embarcação e do nauta na região da infraestrutura.

Na desagregação destes gastos por região é assumida a opção de subdividir a região sul em duas áreas, Barlavento e Sotavento, com a divisão pelo Cabo de Santa Maria. Esta é uma opção comum na caracterização da região, porém de renovada pertinência no presente estudo pela diferenciação de modelos de oferta (concessão privada / clubes desportivos ou gestão direta) e de procura (predomínio de turistas / predomínio de

residentes) entre estas duas sub-regiões e respetivas infraestruturas sob jurisdição da Docapesca.

Tabela 4.1 – Gastos Diretos Totais em Turismo dos Nautas de Recreio por Região (Docapesca)

Região	Gastos Totais	
	Mínimo (€)	Máximo (€)
Norte	6 341 177	7 672 474
Centro	785 127	949 960
Barlavento do Algarve	138 291 037	167 324 515
Sotavento do Algarve	5 628 371	6 810 018
Total	151 045 712	182 756 967

Fonte: Elaborado pelos autores.

O barlavento do Algarve é responsável por uma contribuição em redor de 91,6% dos gastos totais. Este resultado está em linha com a forte especialização turística desta região e com a agregação neste espaço de quatro marinas de referência a nível nacional, como são o caso da Marina de Lagos, Marina de Portimão, Marina de Albufeira e Marina de Vilamoura.

Numa segunda linha de contributo surge o Sotavento do Algarve e a Região Norte, cujos contributos rondarão um valor de respetivamente 3,7% e 4,2% do total. Na base desta relação face aos diferentes volumes de oferta está a maior especialização turística do Norte, no qual 45,0% da procura de amarrações é realizada por não residentes na região (30% dos quais estrangeiros), face ao Sotavento do Algarve onde 84,2% da procura de amarrações é realizada por residentes na região (63,7% dos quais no próprio concelho da infraestrutura), acrescentando ainda a reduzida oferta de serviços náuticos complementares nas instalações. Este peso dos residentes só é ultrapassado na região Centro, onde 94,5% da procura é realizada por residentes na região (63,8% dos quais no próprio concelho da infraestrutura).

De forma agregada a contribuição dos gastos de nautas residentes e nautas turistas é apresentada na Tabela 4.2

Tabela 4.2 – Gastos Diretos Totais em Turismo por Origem do Nautas de Recreio

Região	Gastos Totais	
	Mínimo (€)	Máximo (€)
Turista	140.275.770	169.725.932
Residente	10.769.942	13.031.035
Total	151.045.712	182.756.967

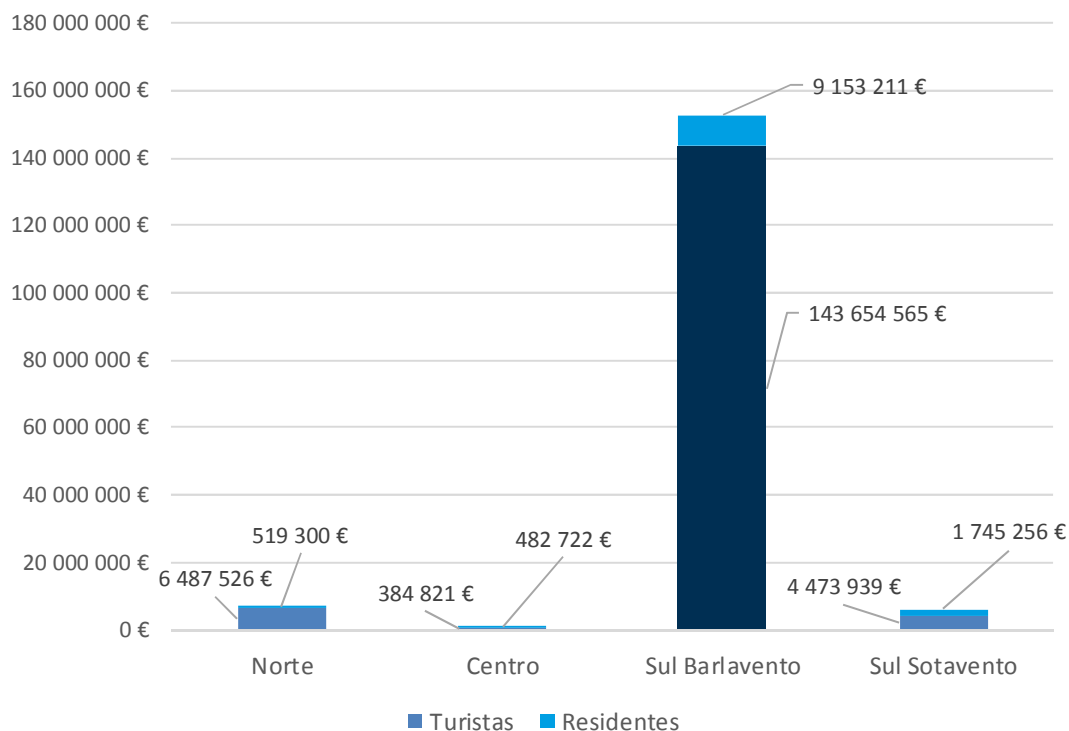
Fonte: Elaborado pelos autores.

No conjunto, os turistas asseguram uma despesa entre 140.275.770 a 169.725.932 euros, isto é, tendencialmente 92,9% da despesa total da náutica de recreio na área de influência da jurisdição da Docapesca, enquanto os residentes realizam uma despesa entre 10.769.942 a 13.031.035 euros, logo cerca de 7,1% dos gastos totais da náutica de recreio nesta área.

Trata-se inequivocamente da demonstração da importância direta da náutica de recreio enquanto produto turístico dos espaços onde se inserem as infraestruturas da Docapesca, com pesos certamente diferenciados mas sempre indutora de um conjunto de gastos nas empresas e economias locais que são significativos em volume e em tipologia.

A desagregação destes valores de gastos oriundos de turistas vs. gastos realizados por residentes, agora agrupado ao detalhe da região, reforça a importância dos residentes nas regiões do Sotavento do Algarve e Centro, por oposição ao Barlavento do Algarve e Norte nos quais a origem dos gastos está maioritariamente associada aos não residentes. Neste âmbito, se considerados os pontos médios da despesa, a distribuição dos gastos totais por região e origem do nauta será conforme o expresso no Gráfico 4.1.

Gráfico 4.1 – Gastos Diretos Totais em Turismo dos Nautas de Recreio por Região



Fonte: Elaborado pelos autores.

Finalmente, a segunda rotina de avaliação do estado atual da dimensão económica procede à desagregação dos valores segundo aquilo que é turismo marítimo (bens e serviços diretamente e exclusivamente ligados ao nauta e à embarcação) e turismo costeiro (bens e serviços que o nauta partilha no destino com os demais turistas), de acordo com a amarração e parte da fileira de consumos identificada na Figura 3.1:

- Turismo marítimo / náutica de recreio: amarração, oficina de mecânica naval, serviços de pintura e fibra, estaleiro¹, serviços de eletrónica e comunicações navais, carpinteiro naval, estofador, velaria, loja de apetrechos navais, combustível e gás, lavandaria, roupa e calçado náutico, estes três últimos já de possível partilha com o turista costeiro.

¹ Valor não incluído na presente avaliação e que deverá ser objeto de estudo próprio pelas oportunidades de mercado que encerra e importância na ligação da fileira turística à fileira industrial.

- Turismo costeiro: Transportes públicos, supermercado / mercearia, restauração e cafés, alojamento hoteleiro, transporte aéreo.

Esta relação entre os gastos diretos dos nautas no turismo marítimo e os gastos que realizam em paralelo com o turismo costeiro está expressa na Tabela 4.3 para os respetivos valores mínimos e máximos de impacto.

Tabela 4.3 – Gastos Diretos Totais em Turismo por Tipologia dos Nautas de Recreio

Região	Gastos Totais	
	Mínimo (€)	Máximo (€)
Náutica de Recreio (Turismo Marítimo)	39.136.543	47.353.055
Turismo Costeiro	111.909.169	135.403.912
Total	151.045.712	182.756.967

Fonte: Elaborado pelos autores.

A importância da situação atual da náutica de recreio é assim medida em duas vertentes: o seu peso absoluto entre 39.136.543 a 47.353.055 euros de gastos pelos nautas em despesas direta e especificamente relacionadas com a náutica e, simultaneamente, a mais-valia de não ser um setor fechado sobre si próprio mas sim com os nautas a realizarem um outro volume de gastos no destino ainda mais significativo que o primeiro.

Tendencialmente e de forma agregada, a presença de um nauta na infraestrutura resulta numa repartição de gastos em 25,9% em despesas relacionadas com a náutica e os restantes 74,1% em gastos noutras despesas enquanto turista comum ou atividade de lazer. O efeito multiplicador é evidente, sendo possível estimar que por cada euro gasto pelo nauta (residente ou turista) na náutica de recreio, são por este realizados 2,89 euros de gastos complementares na economia do turismo costeiro nas regiões da infraestrutura.

4.2 Avaliação de Cenários de Impacto

O desenvolvimento da náutica de recreio num horizonte mínimo de cinco anos – 2020 – tem presente um comportamento da procura moderadamente otimista, invertendo um ciclo que levou nos últimos três anos os gestores locais das infraestruturas da náutica de recreio da Docapesca a considerarem que em 46,7% dos casos a procura diminuiu. A redução de listas de espera, menores vendas de combustíveis e menores movimentos de embarcações são, entre outros exemplos, realidades que muitas infraestruturas “descobriram” no seu dia-a-dia face a um passado de crescimento garantido.

O desejo de crescer foi evidente ao longo das entrevistas realizadas aos gestores no norte, centro e sul, e a oportunidade existe de facto em muitos dos casos, ponderada porém por fatores diferenciados. A região Centro é desta diversificação um bom exemplo, com oportunidades de crescimento dependentes de um volume considerável de investimento e obra, por exemplo no caso de Peniche, enquanto outros poderão ter um caderno de encargos para o crescimento mais focado na reorganização do espaço do que no investimento pesado, como será o caso da Nazaré.

A montante deste comportamento da procura e da oferta está toda a organização institucional e fiscal do setor da náutica de recreio, cuja influência na estratégia foi descrita no Relatório 1. Recorde-se que o primeiro – quadro institucional - tem um passado instável nas últimas duas décadas, com constantes alterações de configuração e interlocutores, o que penaliza a atração de investidores de médio e longo prazo; cumulativamente regista um quadro administrativo complexo sobre a certificação do nauta e da embarcação, penalizando o aumento em volume do mercado e consequente perda de serviços. O segundo – quadro fiscal – surge com frequência distanciado da realidade, praticando por exemplo taxas por contraprestação de serviço em excesso de quantidade e frequentemente desajustadas do valor do serviço prestado.

Tabela 4.4 – Perspetivas de Ampliação por Infraestrutura

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	Trata-se de uma 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	Total de 110 amarrações com dimensão máxima de 8 metros.
Porto de Recreio do Guadiana	Sim	Crescimento de 300 lugares privilegiando embarcações superiores a 12 metros.

Fonte: Elaborado pelos autores.

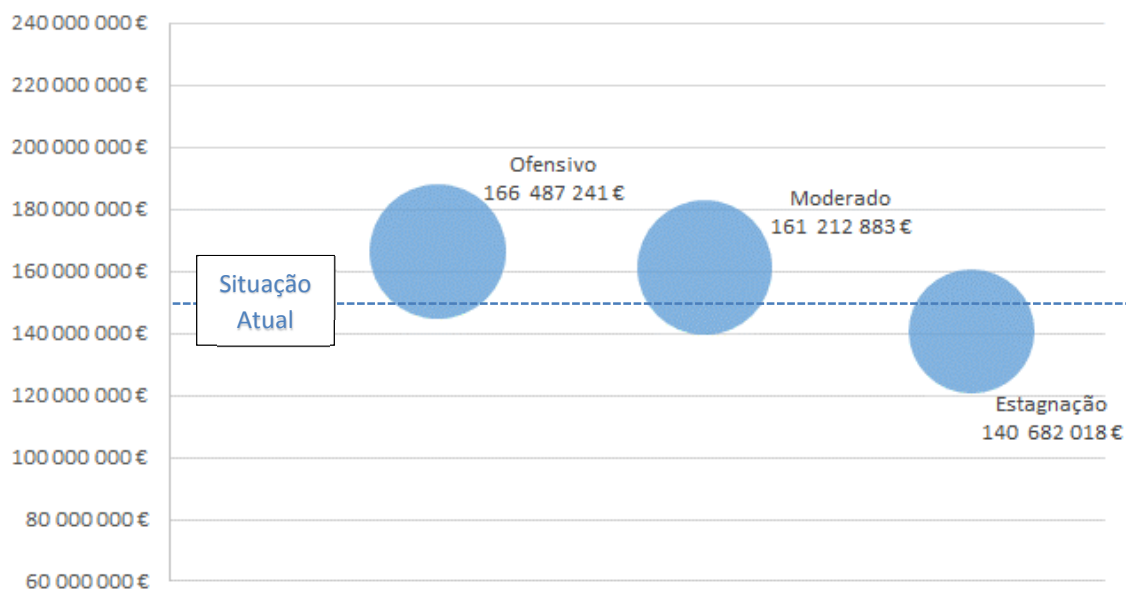
A Tabela 4.4 reúne as diferentes intenções de aumento de amarrações de norte a sul do continente na área de intervenção da Docapesca. Em 13 das 22 infraestruturas de marinas, portos de recreio, docas de recreio ou outras infraestruturas com capacidade (mesmo que pontual) para receber embarcações de recreio, 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, o que representaria um crescimento de 50,8% da oferta hoje existente de amarrações em infraestruturas da náutica de recreio sob jurisdição da Docapesca.

Sabendo que a sua efetivação depende de processos e contextos financeiros, económicos, sociais, ambientais e institucionais, a estimativa de cenários de impacto baseia-se no interagir destas dinâmicas em sistema de mercado, através da consideração de três cenários de evolução:

- **Ofensivo** (investimento pelo lado da oferta): Impulso pelo lado da oferta superior à dinâmica atual da procura, isto é, o aumento do número de amarrações (investimento) acompanhado pelo menos por níveis de procura idênticos às atuais taxas de ocupação;
- **Moderado** (pressão pelo lado da procura): Impulso pelo lado da procura superior à oferta atual, isto é, manutenção do número das amarrações existentes mas sobre as quais é projetado um aumento das taxas de ocupação;
- **Estagnação**: Sem novos investimentos e decréscimo das taxas de ocupação (por inadaptação às novas tendências de procura).

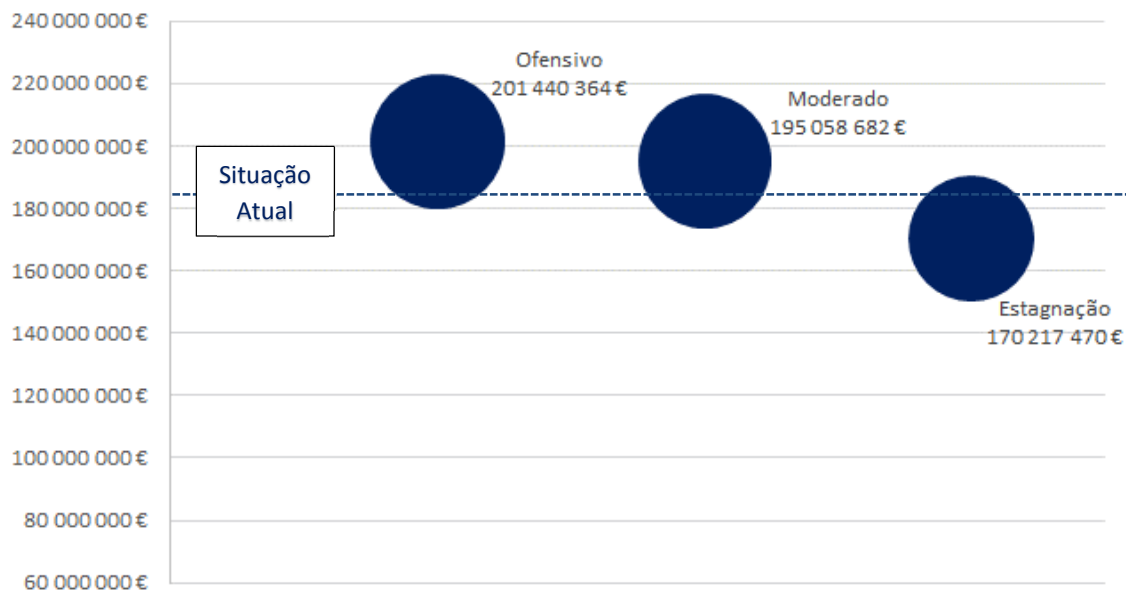
O processamento dos diferentes cenários conduz aos resultados apresentados nos Gráficos 4.2 e 4.3, tendo por referência os volumes de impacto de cada cenário e respetiva evolução (positiva ou negativa) face à situação atual dos gastos dos nautas.

Gráfico 4.2 – Gastos Diretos Totais em Turismo por Cenário: Limites Mínimos



Fonte: Elaborado pelos autores.

Gráfico 4.3 – Gastos Diretos Totais em Turismo por Cenário: Limites Máximos



Fonte: Elaborado pelos autores.

A leitura dos valores dos cenários e respetivos limites mínimo e máximos ao longo dos Gráficos 4.2 e 4.3, permite verificar com relativa segurança que a estratégia mais ofensiva com aposta em novos investimentos de expansão será aquela que virá a gerar um maior volume de gastos dos nautas nas regiões onde se situam as infraestruturas, gastos em turismo marítimo (náutica de recreio) e por arrastamento em turismo costeiro. Sob um cenário de aproximadamente mais 400 amarrações no horizonte de 5 anos, ter-se-ia um valor total de gastos diretos a variar entre os 166 487 241 a 201 440 364 euros, isto é, um crescimento de 10,2% dos gastos induzidos pela náutica de recreio no destino face à atual situação de referência.

Segue-se um segundo cenário, designado por moderado, o qual pressupõe que no horizonte de 5 anos não há um crescimento da oferta mas que é possível aumentar taxas de ocupação, por exemplo através de novas políticas de comunicação e comercialização integradas. Sob este cenário é ensaiado um aumento constante de 5% sobre as atuais taxas de ocupação, sendo que em resultado obter-se-ia um valor total de gastos diretos dos nautas entre os 161 212 883 a 195 058 682 euros, isto é, um crescimento positivo de 6,7% dos gastos induzidos pela náutica de recreio no destino face à atual situação de referência.

Finalmente é testado um terceiro cenário, de estagnação, no qual não existem novos investimentos e há um decréscimo das taxas de ocupação, fruto, entre outros aspetos, do envelhecimento das infraestruturas e desadaptação aos novos perfis de procura como por exemplo o maior comprimento das embarcações. Neste caso, a regressão testada de 5% sobre as atuais taxas de ocupação, passaria a traduzir um valor total de gastos diretos dos nautas entre os 140 682 018 a 170 217 470 euros, isto é, uma diminuição em 6,9% dos gastos induzidos pela náutica de recreio no destino face à atual situação de referência.

Tendo presente a óbvia necessidade de rejeitar o cenário de estagnação, este não deixa de ser passível de verificação. Tem-se por exemplo em atenção as referências sobre a necessidade de mais e melhor promoção integrada da náutica de recreio, sobretudo nos mercados externos, e a necessidade de desburocratizar o acesso à náutica no mercado interno, consistentemente referidas nas conferências de apresentação e debate do Relatório 1 realizadas em Oeiras, Faro e Matosinhos entre setembro a novembro de 2015. Cumulativamente, a médio prazo, promover sem qualificar acabará por ser um esforço sem retorno. Assim, contra a sustentabilidade do cenário moderado estará a ausência de investimentos para requalificação e adaptação das infraestruturas às novas necessidades dos nautas e das suas embarcações.

Por conseguinte, o cenário ofensivo será o desejado, com os desvios de impacto a serem passíveis de gestão em função da capacidade de captar novas procuras e mercados, internos e externos, bem como a sua inclusão numa cadeia de valor que contém em si margem de progressão. Num horizonte de cinco anos, fazer crescer os gastos totais diretos dos nautas entre 6,7% a 10,2% a preços constantes nas regiões que estes visitam em Portugal continental não é um objetivo inverosímil, e o investimento associado pode, como referido, ser ponderado entre intervenções de maior volume e/ou outros de menor exigência financeira mais focados na comunicação, organização e eficiência dos espaços.

5. CONCLUSÃO

A náutica de recreio em Portugal é um setor relevante no todo nacional e de particular importância socioeconómica em muitos locais, seja pela dimensão turística, seja pela ligação às comunidades, seja ainda por ambas como crescentemente vai sendo uma realidade de mútuo benefício, conferindo identidade ao destino e mais-valias económicas à população.

Partindo de uma base já de si significativa onde os nautas asseguram uma despesa direta anual entre 151.045.712 a 182.756.967 euros nas regiões, os investimentos em obra física de raiz, de ampliação ou reorganização de espaços sob jurisdição da Docapesca, acompanhados pelo esforço de comunicação, organização e eficiência tendo em vista atingir e consolidar os mercados pretendidos no horizonte de 2020, permitiriam um crescimento destes gastos nas economias locais entre 6,7% a 10,2% (preços constantes).

Para tal são necessários um conjunto de fatores de superação de constrangimentos e concretização de oportunidades, os quais a realizar-se podem certamente sustentar o aumento do efeito multiplicador da náutica de recreio sobre o turismo costeiro do destino – efeito estimado em 1,00€ para 2,89€ – e conseqüentemente tornar as percentagens anteriores enviesadas por defeito, existindo a capacidade de ir mais além.

Sem prejuízo de uma bateria mais vasta de fatores, assumem-se os seguintes seis como prioritários em termos de ações estratégicas:

- Estabilização e clarificação da organização administrativa do setor: nacional e regional;

- Reforçar a inserção regional em redes e estratégias transfronteiriças de inovação e cooperação entre marinas e portos de recreio;
- Consolidar a visitação da marina ou porto de recreio como pólo de animação e atração turística e de valorização urbana;
- Resolução do assoreamento crescente, o qual em alguns casos está a atingir cotas positivas inviabilizando a praticabilidade de instalações por largos períodos de tempo;
- Reconfiguração das instalações face à nova procura, particularmente ao comprimento das embarcações (passantes) e catamarãs;
- Comunicar a náutica como desporto para todos e não o desporto “dos outros”;
- Diminuição da elevada burocracia e custos despendidos pelo nauta na sua habilitação de navegador de recreio e licenciamento da embarcação;
- Desenvolver a complementaridade com serviços de estaleiro, reparação e manutenção naval (fileira industrial), bem como de invernagem de embarcações (lógica de *package* turístico/industrial).

Estas são ações que não dependem em exclusivo da Docapesca, devendo ser integradas numa lógica de conhecimento sobre o todo da realidade nacional. É certo que a Docapesca é incontornável ao representar 55,1% do total de amarrações disponíveis em Portugal ou mesmo 66,1% se considerado apenas o continente, mas não deixa de ficar em aberto o conhecimento sobre a restante realidade com especificidades e necessidades próprias, para além dos inerentes ganhos de escala.

O investimento fará sentido se acompanhado por ações de marketing dos destinos turísticos associado à náutica de recreio, numa ótica complementar entre residentes e visitantes. O incremento da prática por residentes é fundamental, recordando-se que apenas 5 em cada 10.000 portugueses praticam vela, canoagem ou desportos subaquáticos a nível federado. Existe um caminho a percorrer no qual o associativismo ou iniciativas das modalidades náuticas como desporto escolar são fundamentais, ações onde a náutica como desporto e como área de negócio sairá claramente beneficiária.

Simultaneamente, é fundamental recolher e analisar informação sobre as necessidades do destino, imagem e locais de passagem pelo nauta visitante, aspetos centrais na seleção do turista nauta, visando uma permanência mais prolongada (estada) logo com maior extensão de serviços, ou de apoio pontual de uma viagem mais extensa (passantes) e neste caso com maior intensificação de serviços.

Estes são enquadramentos para um náutica ao longo de todo o ano, partilhada por residentes e turistas, com a mais-valia de uma distribuição mais homogénea ao longo do ano quer nos movimentos no mar quer nos gastos em terra, domínio onde os estaleiros de construção, manutenção e reparação naval focados na náutica de recreio têm uma ação e oportunidade a concretizar. Este poderá ser o passo seguinte, prolongando de forma competitiva para o setor industrial os ganhos da dinâmica e atração da náutica enquanto atividade económica turística e de lazer.

REFERÊNCIAS:

ARC – Atlantic Rally for Cruisers (s.d.) [online] disponível em <https://www.worldcruising.com/arc/event.aspx>, último acesso em Novembro de 2015.

Baloglu, S. (1997) The Relationship Between Destinations Images and Sociodemographic and Trip Characteristics of International Travellers, *Journal of Vacation Marketing*, 3 (3), 221-233.

Buhalis, D. (2000) Marketing the Competitive Destination of the Future, *Tourism Management*, 21, 97-116.

Butler, R. (1994) Seasonality in Tourism: Issues and Implications, In: *Tourism: The State of the Art*, ed. Seaton, A., Chichester, UK: Wiley.

Cannas, R. (2012) An Overview of Tourism Seasonality: Key Concepts and Policies, *AlmaTourism - Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 5, 40–58.

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 Europeia – Assuntos Marítimos (2014), [online] disponível em http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_pt.htm, último acesso em Novembro de 2015.

Cornell Sailing (2015) [online] disponível em <http://cornellsailing.com/sail-the-odyssey/atlantic-odyssey/>, último acesso em Novembro de 2015.

Crouch, G. e Ritchie, J. (2000) A Model of Destination Competitiveness/Sustainability: Brazilian Perspectives, *Revista de Administração Pública*, 44 (5), 1049 – 1066.

Cunha, L. (1997) *Economia e Política do Turismo*, Lisboa: McGraw-Hill.

Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de Maio. de 2009, 1ª série – N.º 94.

Direção-Geral de Política do Mar (2010) *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*, Lisboa: Uzina Books.

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

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.

Governo de Portugal (2014) *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*, Lisboa: Governo de Portugal.

IMPACTUR – Indicadores de Monitorização e Previsão da Atividade Turística (2015) [online] disponível em www.impactur.pt, último acesso em Novembro de 2015.

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

Instituto Nacional de Estatística (2015) *Estatísticas do Turismo – 2014*, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.

Junta de Andalucía – Agencia Pública de Puertos de Andalucía / Consejería de Fomento y Vivienda (2014) *Plan Director Puertos de Andalucía – 2014/20*, Sevilla: Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

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

Perna, F., M.J. Custódio e V. Oliveira (2015) *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*, Relatório não publicado, Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo da Universidade do Algarve e Docapesca.

Turismo de Portugal (2011) *Plano Estratégico Nacional do Turismo – Propostas para Revisão no Horizonte 2015*, Lisboa: Turismo de Portugal.

World Tourism Organization - UNWTO (2015) *Tourism Highlights - 2015 Edition*, Madrid: World Tourism Organization – UNWTO.