

Documento de trabalho da mesa redonda sobre

PRODUÇÃO NACIONAL DE EMBARCAÇÕES E NAVIOS

O desenvolvimento do aparelho produtivo
e do sector marítimo-portuário

6 de Julho de 2021







*Intervenção de Jerónimo de Sousa, secretário-geral do PCP
na Mesa Redonda sobre*

PRODUÇÃO NACIONAL DE EMBARCAÇÕES E NAVIOS

O desenvolvimento do aparelho produtivo
e do sector marítimo-portuário

6 de Julho de 2021

A discussão de hoje partiu de uma preocupação – a situação da produção nacional de embarcações e navios – para naturalmente derivar para as actividades que lhe estão a montante e a jusante, da siderurgia e electromecânica até ao sector

da pesca, ao sector portuário, ao transporte de passageiros, à marinha de comércio, à marinha de recreio, às actividades marítimo-turísticas, à autoridade marítima ou à marinha de guerra.

O que é perfeitamente normal, pois a reconstrução do aparelho produtivo nacional exige essa leitura, exige que se olhem para as diferentes fileiras produtivas e se veja, em cada caso, as suas relações e as potencialidades e necessidades nacionais.

É que a primeira coisa com que é preciso acabar é com a subsidiação financeira pelo Estado dos grupos económicos. E que, de certa forma,

se reflecte no último ano de discussão sobre o PRR, onde a abordagem partiu do montante dos fundos disponibilizados e se desenvolveu essencialmente em torno de como os fatiar e a quem distribuir as fatias. Ora, a abordagem sobre os grandes investimentos do nosso País tem que começar pela identificação das necessidades nacionais, dos défices nacionais, e das potencialidades nacionais.

E, desde logo, é preciso interiorizar que não é a mesma coisa ir às compras ao estrangeiro ou organizar a produção em Portugal dos bens e mercadorias de que necessitamos. Deram aqui o exemplo dos barcos da Transtejo. O Governo actuou exclusivamente preocupado com o tipo de energia que iria colocar os motores a funcionar, decidindo arriscar-se numa solução técnica de muito discutível maturidade. Com essa sua prioridade, empurraram o trabalho para ser realizado no estrangeiro em vez de num estaleiro nacional. Em vez de comprar dez barcos, o País podia e devia ter construído dez barcos. Com o mesmo investimento teríamos criado umas centenas de postos de trabalho, viabilizado por uns anos um importante estaleiro nacional ou contribuído para aumentar as encomendas das empresas que trabalham para a indústria naval. Com o mesmo investimento reduzíamos um défice – o da falta de embarcações para o transporte de passageiros no Tejo – e ainda reduzíamos o défice de empregos sem aumentar o défice da balança comercial.

De facto, o investimento é público, feito por uma empresa pública mas estaria a viabilizar uma empresa privada. É que, ao contrário do que tem gritado toda a direita, que exige que os fundos comunitários sejam oferecidos em subsídio às empresas privadas, principalmente às maiores, o investimento público, se bem direccionado, também contribui para a dinamização das actividades produtivas do sector privado de que o País também precisa.

Uma outra questão que aqui trabalhámos é a da vocação marítima nacional com as suas enormes potencialidades: temos a maior zona económica exclusiva na União Europeia; possuímos mais de mil quilómetros de costa atlântica; temos dois arquipélagos que constituem outras tantas Regiões Autónomas; temos portos com condições naturais excepcionais, das águas profundas de Sines ao extraordinário estuário do Tejo; somos o terceiro maior consumidor mundial (*per capita*) de pescado.

Apesar disso, o nosso défice comercial nas pescas é superior a mil milhões de euros. Uma razão estruturante para esse défice é difícil de resolver e de facto não é culpa da política de direita: os portugueses gostam muito de bacalhau, e este é, no essencial, importado. Mas temos possibilidade de pescar mais peixe nas nossas águas e de promover um maior aproveitamento desses nossos recursos. Mas os sucessivos governos vivem ajoelhados aos pés da Política de Pescas Comum e sem apostarem na pesca nacional.

A nossa frota de pesca tem uma média etária de 33 anos. As nossas quotas de produção estão subdimensionadas nuns casos – como a sardinha e o espadarte – e não são plenamente utilizadas noutros casos – como o carapau e a cavala. Os nossos navios de investigação científica, que são fundamentais para avaliar *stocks* e monitorizar a evolução e o equilíbrio de recursos marinhos e para alargar o conhecimento e a capacidade produtiva, passaram os últimos dez anos essencialmente encostados, ora por falta de tripulação, ora por falta de orçamento, ora por falta de investigadores, enquanto as políticas submetidas ao défice e aos critérios da troika nos faziam poupar uns milhares para depois perder uns milhões de euros.

É preciso deixar de falar tanto no Mar e começar a aproveitar esse recurso fundamental.

Começando por organizar e planificar a exploração dos nossos recursos piscícolas.



«é preciso interiorizar que não é a mesma coisa ir às compras ao estrangeiro ou organizar a produção em Portugal dos bens e mercadorias de que necessitamos»

A modernização da frota de pesca é uma prioridade: para aumentar a sua capacidade produtiva, mas também para melhorar a sua segurança e as condições de trabalho a bordo. E esse trabalho deve ser feito no essencial num conjunto de empresas e estaleiros nacionais, muitos dos quais de pequena e média dimensão.

Da mesma forma, o navio de investigação científica que precisamos de construir não pode ter como única condicionante que o seu motor funcione a amónia dita verde, como consta no chamado Plano de Recuperação e Resiliência. Para o PCP a primeira condicionante é que o navio tem que ser projectado e construído em Portugal, e tem que ter, desde o início, uma tripulação e uma equipa de técnicos e cientistas capazes de o rentabilizarem ao serviço do País.

É que importa não esquecer tão depressa as conclusões tiradas recentemente sobre a evolução da quota da sardinha: tivesse o Governo português agido de outra forma e desde 2018 que poderíamos ter aumentado a quota da sardinha muito significativamente sem prejudicar a necessária protecção do recurso. Falamos de milhares de toneladas de sardinha que não foram pescadas e que o podiam ter sido. De rendimentos para pescadores e armadores que foram perdidos. De custos para o Orçamento de Estado, nomeadamente de apoios sociais, que poderiam não ter sido necessários. Da obrigação à importação de sardinha para a indústria conserveira que podia ter sido capturada em Portugal.

Como aqui tão bem foi ilustrado, muito se poderia dizer em relação à dimensão portuária e da Marinha Mercante. Gastamos em fretes, em alugueres, aquilo que o País não investe na (re)construção de uma Marinha Mercante.

A nossa Marinha de Comércio encontra-se reduzida a dez pequenos armadores nacionais, que operam com 49 navios próprios ou afretados, apenas 37 destes com bandeira nacional e, destes, pelo menos três operadores e 23 navios não são, de facto, empresas nacionais. Uma frota com uma média etária de quase 20 anos e que emprega apenas 605 trabalhadores.

Mesmo nos nossos portos, no essencial, são empresas e navios estrangeiros que asseguram os serviços entretanto mercantilizados e liberalizados, seja no abastecimento a navios, seja nos reboques e lanchas, seja nas dragagens.

E mesmo o que é público e está ainda entregue às administrações portuárias, tem uma gestão das suas frotas completamente desarticulada, desligada da produção nacional, e que resulta no lançamento tardio e casuístico de concursos, que a mais das vezes acabam com a compra no estrangeiro em vez da construção em Portugal. Foi assim recentemente com a embarcação adquirida pelo porto de Sines em França e pelo porto de Lisboa na Turquia.

Neste nosso debate – e nos trabalhos que o antecederam – identificámos um conjunto vasto de necessidades e possibilidades. Necessitamos de um rebocador de alto mar, de construir dragas capazes de dotar uma reconstruída empresa nacional de dragagens, de construir navios para as operações entre as nossas ilhas atlânticas, destas com o Continente e entre os vários portos nacionais, de nos equiparmos com barcaças para a cabotagem fluvial, de substituir os navios fretados que nos nossos portos asseguram as operações de abastecimento, e tantos outros exemplos.

As necessidades são muitas, é verdade. O atraso é grande. Mas a programação e planificação da satisfação gradual dessas necessidades tem o potencial de garantir uma base produtiva a um conjunto de estaleiros de diversa dimensão que seria fundamental para alavancar a sua própria intervenção no mercado.

Ouvimos aqui também os trabalhadores do Arsenal do Alfeite. Num momento em que a nossa Marinha tem barcos a reparar na Holanda que podiam e deviam ser reparados no Alfeite. Quem conhece o processo sabe que o Alfeite está a pagar a factura da sua colocação no «mercado», da sua transformação em Sociedade Anónima a preparar uma privatização.

É o Estado português, e em concreto os seus sucessivos governos, que têm tratado de liquidar a capacidade da nossa Marinha de Guerra de proceder à reparação da sua própria frota. Adiam-se investimentos de pouca monta indispensáveis para assegurar a capacidade produtiva – como é o caso aqui trazido do alargamento da Doca Seca – e depois gastam-se essas poupanças a comprar serviços na Holanda.

Ouvimos os trabalhadores do Estaleiro de Viana, também eles vítimas de uma estratégia de sabotagem da actividade do próprio Estaleiro para empurrar para a sua privatização. Como

não lembrar a triste história do navio Atlântida, e o triste papel do Governo da República e do Governo Regional dos Açores.

Lemos ainda a resposta do Governo a uma pergunta do PCP na Assembleia da República a dizer o quanto lhe é indiferente o futuro do Estaleiro do Mondego.

É impressionante. Quem ouve PS e PSD a falar de reindustrialização e dos objectivos da UE às vezes até parece que mudaram o discurso. Que é preciso reindustrializar o País. Mas é sol de pouca dura, pois na realidade, perante os processos práticos de decisão política, continuam a comportar-se da mesma forma, ou seja: a permitir a destruição, degradação e envelhecimento do nosso aparelho produtivo, desperdiçando todas as oportunidades de o valorizar.

Foram sinalizados nesta iniciativa um conjunto de compromissos de trabalho do nosso grupo parlamentar. É um trabalho importante. São propostas justas e necessárias, concretizáveis no curto prazo, e que a serem aprovadas iriam valorizar o aparelho produtivo nacional e combater vários dos défices do País.

São simultaneamente exemplo concreto da política patriótica e de esquerda de que o nosso País urge.

São igualmente um desafio ao PS e ao Governo. Mais um. Estão aqui um conjunto de propostas que contribuiriam para inverter o rumo liberalizante que tem sido imposto ao sector. Está o Governo disponível a apoiar estas medidas ou vai continuar submetido à União Europeia, aos seus critérios e em convergência efectiva na política económica com o PSD, o CDS e as suas derivações?

E em termos de investimento público, está o Governo disponível em apostar na reconstrução do aparelho produtivo nacional de embarcações e navios?

Falamos de cerca de 100 milhões de euros para a modernização e ampliação dos estaleiros navais nacionais, e cerca de 250

milhões de euros anuais nos próximos dez anos em apoios públicos à construção e modernização de navios portugueses em Portugal. Mais uma vez, parece muito e é muito dinheiro.

Mas mais de metade deste dinheiro está já previsto ser gasto, na compra «no mercado» de navios e embarcações e o resto está previsto ser gasto na aquisição de serviços a navios das multinacionais. Está o Governo disposto a investir na construção das embarcações e navios necessários a Portugal, e na reconstrução do aparelho produtivo nacional, ou vai continuar a limitar-se a comprar o que a União Europeia lhe autorize comprar, da forma e a quem esta autorizar?

Para o PCP o caminho tem que ser obrigatoriamente outro, diferente do que tem sido imposto. Mobilizando os recursos públicos necessários, sejam estes provenientes do PRR ou de outros fundos comunitários, ou sejam eles provenientes directamente do Orçamento do Estado. É preciso investir em várias dimensões do nosso aparelho produtivo. Dos equipamentos e meios de transporte à energia, dos medicamentos aos alimentos, Portugal precisa de substituir importações por produção nacional.

Estas análises e propostas do PCP são a afirmação da possibilidade de um outro rumo para o nosso País. São a afirmação que não vivemos num País pobre e condenado ao atraso, mas que precisamos de nos organizar para aproveitar as riquezas nacionais. São a afirmação da necessidade de ruptura com a política de direita, de ruptura com a submissão à União Europeia, de ruptura com a mitologia neoliberal e o endeusamento dos mercados. São a afirmação da profunda confiança do PCP no povo português, na sua capacidade de luta e de trabalho, que são o melhor garante da soberania nacional e da possibilidade da construção de uma vida próspera, de um Portugal com futuro.



“Falamos de cerca de 100 milhões de euros para a modernização e ampliação dos estaleiros navais nacionais, e cerca de 250 milhões de euros anuais nos próximos dez anos em apoios públicos à construção e modernização de navios portugueses em Portugal.”

PRODUÇÃO NACIONAL DE EMBARCAÇÕES E NAVIOS

O desenvolvimento do aparelho produtivo
e do sector marítimo-portuário

6 de Julho de 2021

A liberalização da actividade económica no sector marítimo-portuário, impulsionado pela União Europeia e pelas multinacionais, tem empurrado o Estado para o papel de um espectador da actividade económica que se auto-limita a ter por objectivo (nunca alcançado):

- assegurar que a actividade é prestada onde faz falta;
- garantir que as operações são prestadas em segurança e protegendo o ambiente;
- assegurar que os serviços são prestados nas melhores condições de eficiência económica.

Esta auto-limitação da intervenção pública tem tido uma consequência desastrosa para o Aparelho Produtivo Nacional, para a balança de transações, para a criação de emprego, incluindo de emprego qualificado.

Uma limitação que se reflecte nos meios de produção do próprio sector – os navios e embarcações, hoje essencialmente de propriedade estrangeira – e que se aprofunda no sector da produção desses meios de produção, de que é exemplo as dificuldades da Indústria Naval nacional.

Também no sector das Pescas as políticas da União Europeia e o desinvestimento público provocaram que o 3.º maior consumidor mundial (*per capita*) de pescado e o detentor da maior Zona Económica Exclusiva da União Europeia tenha uma frota de pesca anémica e envelhecida.

Da mesma forma a Marinha Militar – e os seus estaleiros – têm sofrido do desinvestimento e das orientações neoliberais.

Regularmente, ora PS ora PSD, redescobrem as potencialidades marítimas de Portugal. Mas passado o efeito conjuntural de deslumbramento pela descoberta do ovo de Colombo, de imediato o Mar volta a ser ignorado, até passar o tempo suficiente para poder voltar a ser descoberto e alimentar novo ciclo de promessas.

Amarrando o país às imposições que PS, PSD e CDS ajudaram a construir em Bruxelas, em Portugal adoptam um discurso subserviente, colocando o possível desenvolvimento nacional sempre dependente dos fundos e programas da União Europeia. Quando o que se impõe é exactamente o oposto: partindo das necessidades e potencialidades nacionais, libertar o País das imposições federalistas, e aplicar os recursos nacionais no desenvolvimento integrado do Aparelho Produtivo Nacional, substituindo importações por produção nacional.

É tempo de reindustrializar Portugal, assumir as potencialidades da nossa vertente marítima e tomar a iniciativa, a partir do investimento e planeamento público, por forma a aproveitar, de forma integrada, as potencialidades no Mar e em Terra.

**PS, PSD e CDS
adoptam um discurso
subserviente,
colocando o possível
desenvolvimento
nacional sempre
dependente dos
fundos e programas
da União Europeia.**



I

A Indústria Naval em Portugal

A Indústria Naval portuguesa tem potencialidades para ser um dos sectores estratégicos do Aparelho Produtivo Nacional. Assenta o seu maior peso num conjunto de grandes estaleiros nacionais situados no Porto de Viana, de Aveiro, da Figueira, de Peniche, de Lisboa e de Setúbal, e num significativo conjunto de pequenas e médias empresas. Nas estatísticas oficiais o número dos seus trabalhadores aparece altamente desvalorizado pelo recurso à subcontratação (por exemplo, a Lisnave admite uma utilização regular de 2000 trabalhadores apesar de ter no seu quadro apenas 150).

Agregado «Construção, Manutenção e Reparação Naval»												
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de empresas	387	393	389	392	368	344	321	325	343	331	341	379
N.º de trabalhadores	5877	6059	4714	4339	2895	2690	2704	2755	3018	3263	2993	3133
Volume de negócios (milhões de euros)	390	452	387	303	242	199	205	224	224	299	331	334

Fonte: «Economia do Mar em Portugal»

Este agregado, em 2017, integrava três componentes: Construção de embarcações e estruturas flutuantes (102 milhões de euros de Volume de Negócio e 777 trabalhadores); Construção de embarcações de recreio e de desporto (68 milhões de euros de Volume de Negócio e 725 trabalhadores); e Reparação e manutenção de embarcações (170 milhões de euros de Volume de Negócio e 1631 trabalhadores).

O seu peso no PIB é muito inferior ao expectável num país com a vocação marítima portuguesa, sendo actualmente de 0,92%. Com a agravante de a vasta maioria dos fornecimentos ter origem estrangeira. Esta foi e é uma consequência directa das políticas de liberalização da União Europeia e da submissão dos Governos portugueses a esses interesses.

A indústria naval gera importantes impactos a montante e a jusante. Ela é determinante para a satisfação das necessidades de componentes fundamentais do Aparelho Produtivo Nacional, nomeadamente das Pescas, da Marinha Mercante, da actividade portuária e do transporte

marítimo/fluvial de passageiros, mas é igualmente decisiva para outras actividades económicas, como o Turismo, e para as funções da segurança marítima e costeira e da soberania e defesa militar. Mas a Indústria Naval exige igualmente a incorporação de um conjunto de outras actividades industriais a montante, quer ligadas à electromecânica e metalomecânica, quer ao fornecimento de um vasto leque de instrumentos e componentes.

O Estado tem a obrigação de olhar para toda a fileira produtiva naval, e de programar a sua defesa e desenvolvimento, nomeadamente partindo das necessidades nacionais de embarcações e navios (quer de novos, quer da manutenção/modernização da actual frota), dos fundos públicos disponibilizados e promovendo a estreita cooperação entre o Estado, o Sector Público Empresarial, as Universidades, o aparelho científico nacional, e também o sector privado, designadamente as MPME ligadas ao sector.

Estaleiro	Docas	Cais	Doca mais comprida	Doca mais larga
Lisnave	6	7	450	75
ENVC	2	2	203	30
EN Peniche	2	1	140	20
Alfeite	2	3	138	18
Navalria	2	1	110	18
NavalRocha	2	1	174	22
EN Mondego	2	1	100	18
Nautiber	1	0	35	3

Pela sua importância estratégica, importa fazer um balanço dos principais estaleiros navais do país.

Arsenal do Alfeite

A transformação do Arsenal do Alfeite em Sociedade Anónima de capitais (actualmente) públicos, foi uma opção que afastou o Arsenal da Marinha e das necessidades a que deve primeiramente dar resposta.

É evidente o caminho de destruição do Alfeite, conduzido pelos sucessivos governos, com o objectivo de provocar a sua privatização. As «poupanças» de 10/20 milhões de euros por ano em Manutenção da Marinha estão a sufocar o Arsenal mas estão igualmente a ter forte impacto negativo na frota da Marinha de Guerra, que está profundamente degradada. E navios que, novos, custarão perto de mil milhões de euros, estão perto de deixar de ser recuperáveis como acontece com a Fragata «Vasco da Gama», há quatro anos à espera de manutenção.

Entretanto, devido ao desinvestimento, o Arsenal está a perder a possibilidade de exportar serviços (por exemplo para a Marinha de

Marrocos) enquanto a Marinha se vê na «obrigação» de importar esses serviços, estando duas fragatas em manutenção na Holanda a aumentar o PIB daquele país.

O Arsenal, que emprega na actualidade mais de 400 trabalhadores, já empregou mais de 2000, e emprega hoje mais pessoal administrativo que engenheiros e operários navais. O Arsenal deve regressar à vocação para a qual foi criado – servir a Marinha Portuguesa – garantindo a manutenção dos navios da Marinha e a construção de navios de pequeno porte, e com possibilidades de prestar serviços a entidades externas, nacionais e estrangeiras, quer públicas (designadamente à marinha de outros Estados) quer do sector privado (designadamente marinha mercante e de recreio), sendo ainda necessário programar o progressivo retomar da construção de navios de grande porte.

Para cumprir a sua missão, a Marinha Portuguesa possui atualmente os seguintes navios: 2 submarinos, 5 fragatas, 3 corvetas, 3 patrulhas oceânicas, 5 navios patrulhas, 10 lanchas, 4 navios hidrográficos e 4 veleiros. O Estado português deve estabilizar e anualizar as verbas necessárias à Manutenção desta frota da Marinha de Guerra, permitindo ao Arsenal a estabilidade de receitas que lhe permita recapacitar-se para responder às necessidades (nomeadamente, aumentando o quadro de pessoal em quantidade e qualidade, melhorando a sua formação).

O Estaleiro construiu uma embarcação para o Instituto de Socorros a Náufragos, de uma série que se previa continuar e cuja produção foi interrompida, com cerca de 30% dos gastos numa segunda lancha já efectuados e com as consequentes dificuldades de amortizar o investimento em moldes e pré-molde.

Paralelamente são urgentes um conjunto de investimentos fundamentais para desenvolver o Estaleiro. Designadamente, a reparação da porta e o prolongamento da Doca Seca, aumentando o espaço para mais embarcações poderem estar simultaneamente em reparação (a manutenção dos submarinos têm preenchido totalmente esse Espaço nos últimos anos), e a construção de uma nova ponte-cais, substituindo as actuais, que não permitem o atracar dos navios de maior calado da Marinha, a modernização do plano inclinado e o desassoreamento/dragagem da Bacia de Manobra. O investimento público necessário – e que tem sido sucessivamente negado – é de cerca de 20 milhões de euros (dos quais 7,5 para a ampliação da Doca Seca e 7,5 para a ponte cais).

Lisnave

O Estaleiro da Lisnave, na Mitrena, é o maior Estaleiro de reparação naval da Europa, contando com seis docas secas com uma capacidade até 700 mil toneladas brutas, com inúmeras oficinas, sete cais com um comprimento total de 1.400m, 20 guindastes móveis com capacidade até 100 toneladas e um pórtico de 500 toneladas, disponibilizando infra-estruturas de primeira categoria para qualquer tipo de reparação naval ou conversão. De acordo com a empresa, 94% das vendas desde 1997, de um total de 2,3 mil milhões de euros, são exportação, ou seja, realizam-se em navios com armadores estrangeiros, o que também acaba por ser revelador da actual dimensão da Marinha Mercante nacional.

A estrutura de pessoal da empresa expõe um elevado grau de precarização

O investimento público necessário – e que tem sido sucessivamente negado – é de cerca de 20 milhões de euros.

das relações laborais. A Lisnave possui apenas 150 trabalhadores no quadro. Conta ainda com 268 trabalhadores na Lisnaveyards, uma empresa do próprio grupo que funciona como subcontratação da Lisnave. Mas, como reconhece o seu próprio Relatório e Contas, a sua actividade implica o «Emprego equivalente médio de mais de 2000 pessoas por dia», através do recurso a uma utilização intensiva da subcontratação. Algo que reflecte igualmente essa realidade é o facto de os gastos com pessoal em 2020 serem de apenas 9,5 milhões de euros (10% dos quais com a Administração), enquanto os Fornecimentos e Serviços Externos atingem os 70,4 milhões de euros, e destes, pelo menos 50,1 milhões de euros são de subcontratações de pessoal.

Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram extintos e foram concessionadas as respetivas instalações à Martinfer (com capital do Grupo Mota-Engil), operando agora com o nome West Sea. O estaleiro da West Sea tem infraestruturas para a construção, conversão e reparação de qualquer tipo de embarcação até 37 mil toneladas, 190 metros de comprimento e 29 metros de boca, bem como embarcações de pequena e média dimensão. Além dos dois Navios de Patrulha Oceânica para a Marinha, construiu recentemente navios-hotel para o Douro, navios cruzeiro de código Polar (1 construído, 2 em construção e mais 4 adjudicados). O Estaleiro, que empregará directamente cerca de 300 trabalhadores, desempenha ainda um papel importante na reparação naval, particularmente em embarcações de média e grande dimensão.

Estaleiros Navais do Mondego

Os Estaleiros foram concessionados à Atlanticeagle Shipbuilding, uma empresa portuguesa de Gaia. Que entrou em insolvência em 2019. O Governo de Timor terá adquirido a empresa para tentar concluir o barco para Timor que estava a ser construído, mas os Estaleiros continuam fechados. Em resposta do Governo ao Grupo Parlamentar do PCP, o Ministro da Economia dá esta extraordinária resposta: «No entanto, tanto o cumprimento dos compromissos contratualizados com o Governo de Timor, como os desentendimentos entre os sócios da empresa, são situações fora do âmbito de intervenção das entidades públicas.»

Outros Estaleiros

Em Aveiro, encontra-se o outro estaleiro do grupo Martinfer, a Navalria. A sua atividade está centrada na reparação naval de embarcações de pequena e média dimensão. Em 2019, foi-lhe adjudicada a construção de dois barcos rabelos destinados à área do turismo no rio Douro.

Em Peniche, encontram-se os Estaleiros Navais de Peniche, de propriedade privada, que constrói embarcações de pesca, para a defesa, para passageiros, rebocadores e docas flutuantes.

Em Lisboa, na Rocha da Conde de Óbidos, encontra-se o NavalRocha, detido a 45% pelo Estado Português, e vocacionado para a reparação naval de média dimensão.

Indústria Naval**Pesca****Indústria do Pescado**

II

Frota Nacional de Pesca

A Frota de Pesca nacional tem sofrido uma significativa redução ao longo dos anos. Em 2020, a frota de pesca nacional era constituída por um total de 7718 embarcações, das quais 6170 com motor e 1548 sem motor. Estes números mais recentes mostram que nos últimos 10 anos a frota de pesca nacional perdeu 662 embarcações, com predominância para a perda dos segmentos com motor, registando-se que em 2020 o número de abates à frota nacional ascendeu a 80 unidades enquanto os novos registos ficaram apenas por 36.

Da frota de pesca existente em 2020 a sua distribuição por segmento mostra que 25 embarcações destinam-se à pesca polivalente, 178 estão afectas à pesca do cerco, 81 à pesca de arrasto; 5952 embarcações, tendo menos de 12 metros estão afectas à pequena pesca e 484 embarcações, com mais de 12 metros, utilizam artes fixas.

Segundo a DGRM, a 1 de janeiro de 2019, a frota nacional de pesca registada apresenta uma idade média de 33 anos, enquanto a frota de pesca licenciada detém uma idade média ligeiramente inferior, da ordem dos 24 anos. A idade média da frota licenciada corresponde, em termos gerais, ao horizonte de vida da maioria das embarcações, podendo o seu estado efectivo depender de um vasto conjunto de factores, nomeadamente do material de construção e das acções de manutenção e beneficiação que tenham sido realizadas ao longo da sua vida útil.

Contudo, destaca-se que as embarcações em madeira apresentam em regra um envelhecimento mais precoce, requerendo igualmente um maior esforço de manutenção. E é precisamente este segmento, correspondente à pesca polivalente costeira, com embarcações em madeira de envergadura entre os 9 e os 18 metros, algumas com cerca de 40 anos ou mais, um dos que coloca maior necessidade e urgência em termos de renovação da frota. De igual modo, também as embarcações de pesca do espada-preto na Região Autónoma da Madeira necessitam de renovação urgente, tendo em conta a idade avançada desta frota e o tipo de pesca exercida que requer grande distanciamento da costa.

Apesar de em situação menos urgente, merece ainda referência a necessidade de melhorias em parte das embarcações da frota do cerco, tendo em conta que algumas destas embarcações contam com algumas dezenas de anos.

O quadro descrito ilustra bem o caminho de destruição do sector que os sucessivos governos têm permitido, tornando-o cada vez mais frágil, refém dos grandes interesses multinacionais, e tornando o país mais vulnerável em matéria alimentar.

É preciso destacar que as capturas nominais de pescado representaram em 2020 mais 110 mil toneladas a que corresponde um valor de 262 milhões

de euros, empregando esta actividade 13156 trabalhadores tendo em conta as Estatísticas da Pesca mais recentes. Do valor global correspondente ao pescado descarregado no continente, mais de 38 milhões de euros resultaram do arrasto, 45 milhões de euros correspondem à pesca do cerco e 137 milhões de euros foram obtidos no segmento polivalente.

As importações de produtos da pesca, preparações, conservas e outros produtos do mar representaram 2,7% das importações globais em 2019 e 1,8% das exportações. A balança comercial destes produtos do mar foi deficitária em 1126 milhões em 2019, com um grau de cobertura das importações pelas exportações de apenas 48,8%. O quadro anexo ilustra a repartição pelas diferentes categorias, destacando-se o facto de apenas as conservas terem um saldo positivo da respectiva balança comercial.

(em milhões de euros)	Importações	Exportações	Saldo
Peixe	1,39	0,56	-0,83
Crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos	0,55	0,27	-0,29
Conservas de peixe, crustáceos e moluscos	0,21	0,23	0,02
Alfeite	0,06	0,02	-0,04

(Dados de 2019)

Em paralelo ao desinvestimento de sucessivos governos no sector da pesca, tem sido promovida a indústria de Aquicultura, que em 2017 já gerava mais de 81 milhões de euros de Volume de Negócios Anual e empregava 873 trabalhadores, sendo os valores para 2019 de mais de 118 milhões de euros. A Indústria transformadora do pescado englobando a aquicultura, a indústria conserveira, a produção de pescado congelado, seco ou salgado, apresentou, em 2019, um volume de negócios anual global de mais de 1353 Milhões de Euros, empregando, no conjunto, 8508 trabalhadores.

Apostar no sector da pesca como elemento fundamental da produção nacional e atenuar a forte dependência do País do abastecimento externo de pescado, impõe a adopção de medidas que garantam a renovação da frota. Para promoção do sector é necessário criar as condições de segurança adequadas ao exercício da actividade no mar, melhorar a eficiência das embarcações, nomeadamente em termos de eficiência energética, e defender a pesca de pequena escala, promovendo a sustentabilidade do uso de recursos, garantindo, ao mesmo tempo, o abastecimento de pescado às comunidades de acordo com as suas necessidades.

O Plano de Recuperação e Resiliência prevê algum investimento na frota, nomeadamente para «Apoiar o financiamento de projectos que visem a adaptação e o desenvolvimento de embarcações de pesca de arrasto, cerco, polivalente e de apoio à aquicultura, demonstradoras de melhor eficiência energética e ambiental». Mas apenas para construção de 4 navios e modernização de 50 navios, e sempre numa lógica «de mercado», de «subvenção não reembolsável» a decisões tomadas pelo capital.

Há alguns programas de apoio à modernização das embarcações, tendo em 2020 sido aprovados 307 projectos no valor de 14 milhões de euros

com um apoio de 7,2 milhões de euros. Todos estes planos são omissos sobre a incorporação nacional neste esforço e ignoram qualquer plano nacional sobre o futuro e desenvolvimento do sector.

Os sucessivos Governos nacionais têm exercido políticas de subserviência ao grande capital, e aos interesses multinacionais da pesca e da aquicultura, amarrado aos constrangimentos da Política Comum de Pescas e às regras neoliberais, deixando o sector produtivo nacional à mercê destes interesses, à beira de definhar.

Portugal necessita de inverter este caminho, valorizando a actividade piscatória como elemento estruturante da produção nacional, as condições laborais no sector da pesca e apostando na modernização da frota, em particular nos segmentos considerados prioritários, nomeadamente no âmbito da pesca de pequena escala. De igual forma não se pode esquecer a necessidade de investimento em novas e mais modernas unidades produtivas em terra.

Indústria Naval**Marinha Mercante****Actividade Portuária
Logística
Mobilidade**

III

A Marinha de Comércio Nacional

Portugal é um país com vastas tradições marítimas, com 11 ilhas atlânticas integradas no seu território, com uma posição estratégica na ligação da África e América do Sul e Central à Europa, com uma vasta costa Atlântica polvilhada de Portos Comerciais e Portos de Águas profundas únicos no quadro europeu.

Anualmente, Portugal importa/exporta mais de 56 milhões de toneladas por via marítima, quase 60% da tonelagem do nosso comércio internacional, num valor anual superior a 29 mil milhões de euros.

Portugal possui uma Escola Superior Náutica Infante D. Henrique de alta qualidade e prestígio, que é obrigada a colocar esses marítimos em navios estrangeiros pela falta de trabalho no sector em Portugal. Uma Escola que facilmente poderia aumentar o volume dos seus formandos.

Face a esta realidade, como se explica que a Marinha Mercante nacional tenha sido praticamente liquidada? Como se explica que a actividade da Marinha de Comércio esteja reduzida a 10 pequenos Armadores Nacionais, que operam com 49 navios próprios ou afretados, apenas 37 destes com bandeira nacional e a maioria no segundo registo, o da Madeira. Mesmo sem ter em conta que destes, pelo menos 3 operadores e 23 navios correspondem de facto a empresas não nacionais, como se explica que o total destes navios se reduzam a 13 de Carga Geral, 4 Graneleiros, 8 Porta-Contentores, 23 Químicos e 1 Ro-Ro (ferryboat), com uma média etária de quase 20 anos? Como se explica que o peso do Transporte Marítimo de Mercadorias na produção nacional represente

apenas um volume de 345 milhões de euros empregando apenas 605 trabalhadores?

A explicação é simples: esse era o plano, essa era a consequência inevitável de um processo de liberalização que criou muitas oportunidades de negócio aos grupos económicos mas deixou o País dependente da prestação de serviços por parte de armadores estrangeiros.

Rompendo com as imposições neoliberais da União Europeia, o país pode e deve planificar o desenvolvimento de uma Marinha Mercante Nacional, em articulação com a reactivação da capacidade produtiva da Indústria Naval e da Siderurgia nacional. Em muitos casos isto implica a disponibilidade para tomar ou retomar o controlo público de elementos estratégicos do Aparelho Produtivo Nacional.

São elementos que se podem identificar como podendo alavancar o desenvolvimento da Marinha de Comércio Nacional:

- a resposta às necessidades de transporte e cabotagem entre as Ilhas Atlânticas e entre estas e o Continente (com navios nacionais para transporte de passageiros e carga ro-ro);
- as necessidades do transporte marítimo de mercadorias de curta distância (cabotagem) entre os portos nacionais;
- as potencialidades de cabotagem fluvial, nomeadamente no Tejo;
- as necessidades de ligações regulares com os países africanos de língua portuguesa, nomeadamente Cabo Verde, a Guiné, São Tomé e Angola;
- as possibilidades de ligação em ferry a Marrocos.

O Registo de Navios

As funções do Registo Nacional de Navios foram sendo adulteradas ao longo do processo de liberalização. A lógica que tem imperado é a da competição dos diferentes registos por oferecer menores custos aos armadores, nomeadamente fiscais e de obrigações pelo registo. Foi nessa lógica que surgiu o segundo registo nacional, o da Madeira, que alberga actualmente 643 navios, uma ínfima parte dos quais efectivamente nacionais. Foi igualmente nessa lógica que foi introduzido o desconto fiscal para os navios do primeiro registo, um registo que hoje apenas alberga 3 navios. Apenas 3% dos tripulantes do Registo da Madeira são portugueses. Ainda assim, qualquer dos dois registos nacionais ainda obriga ao cumprimento dos critérios suficientes para manter Portugal na Lista Branca do «Port State Control» (situação que só esteve pontualmente em risco quando o Governo PSD/CDS liquidou a resposta pública às inspecções obrigatórias).

A maioria dos registos obtidos desta forma acabam por representar pouco mais que moradas fiscais inseridas em esquemas de fuga legal aos impostos, pouco acrescentando à economia nacional e criando um problema à escala global.

Ora o Registo de Navios deveria corresponder aos navios a operar em Portugal, integrar um mínimo de marítimos portugueses, apoiar a formação ao nível nacional, contribuir para a arrecadação fiscal em Portugal, beneficiar de condições privilegiadas de operação em Portugal, e ser uma marca de qualidade reconhecida internacionalmente pelos padrões de segurança correspondentes ao registo (com as vantagens

económicas que esse reconhecimento comporta). Em vez de competir no mercado das isenções fiscais e dos *off-shores*, o Registo Nacional deveria ser uma ferramenta ao serviço do reforço do Aparelho Produtivo e da formação de marítimos portugueses.

É necessário apostar na valorização do Registo Nacional de Navios, atribuindo-lhe a progressiva exclusividade de um conjunto de operações marítimo-portuárias e exigindo a integração de uma elevada percentagem de marítimos portugueses para aceder ao Registo.

Transporte de Passageiros

O transporte de passageiros tem no essencial as seguintes valências:

O transporte **fluvial**. Com destaque para a travessia do Tejo, assegurada por um conjunto de navios ao serviço da Transtejo e da Soflusa. Realiza-se ainda a ligação entre Setúbal e Tróia, concessionado à Atlantic Ferries, e o transporte fluvial no Douro, essencialmente de carácter turístico.

O transporte marítimo, essencialmente entre as Ilhas dos Açores, entre a Madeira e Porto Santo, e o ferry entre Portimão e a Madeira. Este é o único sector da Marinha Mercante com uma empresa pública, a Atlânticoline, que assegura as ligações nos Açores. As ligações entre a Madeira e o Porto Santo são garantidas pela PortoSantoLine, do Grupo Sousa, operando um navio de 120 metros (passageiros, carga e viaturas).

No transporte fluvial, a frota da Transtejo/Soflusa é de 28 navios, e a da Atlantic Ferries é de 4 navios. Além disso, está prometida a aquisição de 10 navios eléctricos para a Transtejo. Mais uma vez a aquisição destes navios foi tratada sem qualquer preocupação de valorizar o aparelho produtivo nacional, tendo o trabalho, no valor de 52,3 milhões de euros, sido entregue ao estaleiro asturiano Gondán, S.A., apesar da contestação que ainda decorre em Tribunal colocada pela empresa proprietária dos Estaleiros de Peniche.

No transporte **marítimo**, registou-se o lamentável incidente com o Atlântida, recusado pelo Governo dos Açores e que hoje opera na Noruega, depois de ter contribuído para a falência e facilitado a privatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, e ter provocado o desperdício de largos milhões de euros de recursos públicos. Este é o exemplo de como o Estado – nas mãos de quem está – pode funcionar como sabotador do próprio aparelho produtivo nacional. Já depois do sabotar dos ENVC, a Atlânticoline adquiriu um navio ro-ro (ferryboat) aos Estaleiros Armon, nas Astúrias, e tem agora o concurso realizado para adquirir um novo navio em Espanha, nos Astileram Charmon, por 48 milhões de euros. Entretanto, a empresa pagou 7 milhões de euros de fretes em 2019. A frota da Atlânticoline é composta por 2 ferries monocasco, uma lancha cabinada e 2 navios monocasco, e tem tido dificuldades em manter a regularidade da oferta, fruto de problemas no fretamento e de acidentes para os quais não se têm encontrado navios substitutos. Aquilo que seria natural, se existisse uma política que defendesse os interesses nacionais, seria a estabilização da operação marítima, assumindo a Atlânticoline a oferta estratégica já identificada, com uma frota construída nos estaleiros nacionais.

Está em desenvolvimento ainda a ligação em ferry a Marrocos a partir de Portimão, igualmente com recurso a uma embarcação estrangeira.

**Indústria Naval
Marinha Mercante
Logística**



Actividade Portuária



Logística

IV

Sector Portuário

As «Actividades auxiliares, Portos e Logística» representavam em 2017 um volume de negócios de 608 milhões de euros, integrando 3103 trabalhadores. Ela assenta essencialmente num conjunto de importantes Portos Nacionais, a saber:

	Emprego	Volume de negócios (milhões de euros)
Leixões + Viana do Castelo	397	129,2
Aveiro	170	19,9
Figueira da Foz	49	7,1
Lisboa	642	104,2
Setúbal	181	28,1
Sines + Algarve	374	144,5
Açores	349	26,7
Madeira	192	29,4

A este volume, essencialmente das Administrações Portuárias, acresce um número de trabalhadores que estas não contabilizam, principalmente nas actividades da Estiva.

Sob jurisdição da Docapesca encontram-se um conjunto de outros portos, de menores dimensões: Vila Praia de Âncora, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Nazaré, São Martinho do Porto; Peniche, Ericeira, Lagos, Alvor, Portimão (exceto área do porto comercial), Albufeira, Quarteira, Faro (exceto área do porto comercial), Olhão, Fuzeta, Santa Luzia, Tavira, Cabanas e Vila Real de Santo António.

Dragagens

O Plano Plurianual de Dragagens Portuárias prevê que as necessidades de dragagens de manutenção entre 2018 e 2022, só para os portos de

pesca e de recreio sob jurisdição da Docapesca, implicava dragar um volume de 540 mil metros cúbicos por ano em barras, canais de acesso e bacias de estacionamento.

Se lhe somarmos a necessidade de outras dragagens ocasionais ao longo da extensa Costa Nacional, os grandes portos comerciais com volumes anuais de dragagens muito significativos (Administração do Porto de Leixões – 1,6 milhões de euros em 2019, Administração do Porto de Lisboa – 0,9 milhões de euros em 2019, Administração do Porto da Figueira da Foz – 1,8 milhões de euros em 2019, Administração do Porto de Aveiro – 0,6 milhões de euros, Administração do Porto de Setúbal – Plano de Melhoria das Acessibilidades implica a remoção de 3,5 milhões de metros cúbicos) e as regulares obras portuárias que exigem dragagens (por exemplo, o investimento de 17,5 milhões de euros no canal de acesso e bacia de rotação do porto de Portimão, o investimento de 32,4 milhões de euros em 2020 na dragagem do porto de Viana do Castelo) temos o quadro de um país onde as dragagens são uma necessidade permanente.

Acresce que as dragagens são no essencial uma actividade subcontratada pelo Estado, pelo que o processo dessa subcontratação pode e deve ser utilizado para alavancar o desenvolvimento do Aparelho Produtivo Nacional.

Com a privatização da Dragopor, hoje o país recorre a empresas privadas, cada vez mais estrangeiras, para o serviço de dragagens de barras e canais, com custos avultados e que agravam a dependência do País.

A par de um Plano Nacional de Dragagens (o existente abrange apenas os Portos da Docapesca), o País precisa de um Serviço Nacional de Dragagens devidamente equipado, que assim criaria não só mais emprego de qualidade de forma directa como permitiria uma planificação da construção, manutenção e reparação dos equipamentos em ligação profunda com o Aparelho Produtivo Nacional, nomeadamente com os estaleiros navais existentes no País.

O país necessita de um conjunto de dragas em regime de trabalho contínuo, além de necessitar de material e tripulações de reserva e para respostas de emergência. É preciso definir a quantidade e tipo de dragas necessárias, onde devem ser sediadas – nos grades portos comerciais mas com funções para todos os Portos.

Reboques e lanchas de Pilotos

O serviço público de pilotagem actualmente é assegurado pelas administrações portuárias em todos os portos nacionais, nomeadamente Viana do Castelo, Douro e Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sines e Algarve, bem como nas Região Autónoma dos Açores e da Madeira, contabilizando um total de 108 pilotos certificados. Os serviços de pilotagem das administrações portuárias realizam anualmente 25 mil movimentos de navegação.

No entanto, as necessidades nacionais de serviços de reboques nos portos comerciais nacionais estão entregues ao mercado em todos os portos nacionais, com excepção de Leixões, dos Açores e da Madeira.

Nos Portos de Lisboa, Setúbal e Sines, durante catorze anos o essencial da operação esteve controlada por uma multinacional ligada ao grupo

Maersk, tendo recentemente sido transferida para uma empresa nacional com ligações diversas, desde o Grupo Sousa à MSC.

O facto das lanchas e navios indispensáveis à operação serem da responsabilidade de um vasto conjunto de operadores tem-se revelado uma opção onerosa para a economia nacional e contrariando uma maior incorporação nacional na produção.

O que aconteceu em Sines, onde depois do acidente com uma das lanchas, a compra de uma nova lancha em França foi tratada como uma operação de emergência, com os custos acrescidos que tal comportou (foi mais cara que a lancha nova que estava previsto comprar), face à iminência da «paralisação do Porto», é exemplificativo de um outro custo da gestão pulverizada dos recursos nacionais: a ausência de reservas, que ficam caras numa visão porto a porto, mas seriam facilmente acomodadas por uma planificação nacional do recurso. Já no Porto de Lisboa, a recente aquisição de uma lancha na Turquia é a consequência de uma gestão pública desligada da necessidade de reforçar o Aparelho Produtivo Nacional.

Esta opção faz Portugal perder em duas dimensões: permite que uma actividade essencial à actividade portuária nacional seja transformada numa fonte de rendas; desliga esta actividade do desenvolvimento do aparelho produtivo nacional.

Também os serviços de Inspeção de navios (inspeção de bandeira) e os serviços de Controlo de navios pelo Estado de Porto – “Port State Control” – comportam exigências concretas de pessoal e embarcações que têm sido completamente subestimadas nos últimos anos.

Fornecimento Portuário de Combustíveis, Água e Víveres

São cerca de 300 os navios que diariamente navegam pelas nossas costas e cerca de 30 os que cada dia chegam aos nossos portos comerciais.

O serviço de abastecimentos a navios, no Porto, de combustível, aguada e mantimentos, é realizado – no essencial – por empresas estrangeiras, depois das Administrações Portuárias terem liberalizado essas actividades. Uma das consequências é que toda (ou quase toda) a frota ligada a esta actividade é de produção estrangeira.

Nos portos nacionais este serviço deve ser assegurado por navios portugueses, nomeadamente em Lisboa, Setúbal e Sines, sob a gestão das Administrações Portuárias, substituindo o afretamento de navios estrangeiros, potenciando a nossa construção naval, reforçando a independência estratégica, empregando tripulantes portugueses e obtendo ganhos económicos para o país.

Rebocador de Alto Mar

Portugal não dispõe de um rebocador de alto mar apropriado para navegar em mar-aberto, fazer a ligação entre o Continente e as Regiões Autónomas, podendo ser utilizado, para rebocar barcaças, resgatar navios, efetuar salvamentos ou rebocar navios, possuindo grande porte e grande autonomia de mar, podendo transportar grandes quantidades de combustível e água. A construção de um navio que satisfaça esta necessidade deve ser atribuída a um estaleiro nacional.

Indústria Naval**Segurança Marítima****Marinha Mercante
Marinha de Recreio
Marítimo Turística
Pesca**

V

Autoridade Marítima Nacional

A Autoridade Marítima Nacional (AMN) desempenha um vasto conjunto de missões: a Segurança de Embarcações e da Navegação; o Salvamento Marítimo; a Fiscalização Marítima; a Assistência a Banhistas; a gestão dos Faróis; o combate à poluição marítima. Ao serviço da Autoridade Marítima Nacional existem um vasto conjunto de embarcações, de diverso tipo.

Na Direcção de Faróis, 4 embarcações de apoio à balizagem, das quais duas UAM.

No Instituto de Socorro a Náufragos, 12 Embarcações salva-vidas (UAM), 28 semi-rígidos, 13 botes pneumáticos tipo Zebro, que deveriam garantir o municiamento das ESV: de tipo A (Viana do Castelo; Póvoa do Varzim/Vila do Conde; Leixões; Aveiro; Figueira da Foz; Peniche; Cascais; Sesimbra; Sines; Sagres; Vila Real de Santo António; Funchal; Ponta Delgada; Horta; P.Vitória/Angra) com uma embarcação SV de grande capacidade, uma embarcação SV de média capacidade, uma embarcação de pequena capacidade e uma embarcação ou bote para zonas abrigadas, de tipo B (Foz do Douro; Nazaré; Ericeira; Lisboa; Ferragudo; Olhão; Quarteira) com uma embarcação SV de média capacidade e uma embarcação ou bote; de tipo C (Esposende; Apúlia; Tavira) com uma embarcação SV de média ou pequena capacidade e um bote.

No Combate à Poluição do Mar, duas Embarcações de recolha portuária.

Na Polícia Marítima, 8 Aladoras, 32 Botes, 12 Semi-Rígidos, 22 Semi-Rígidos FAV, 11 Semi-Rígidos cabinados e 5 unidades auxiliares de marinha.

Aqui coloca-se, a par, duas necessidades: a inventariação do material navegante existente e do seu tempo de vida útil expectável; a par da planificação das necessidades de reforço de meios da Autoridade Marítima Nacional. Por exemplo, importa dar continuidade à modernização da frota de Embarcações Salva-Vidas com a construção no Arsenal do Alfeite dos novos salva-vidas da classe Vigilante, e dotar a polícia marítima de semi-rígidos cabinados de maior porte (12 a 14 metros) para operarem em mar aberto em atividades de fiscalização.

GNR

A Unidade de Controlo Costeiro é a unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da GNR em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do

continente e das regiões autónomas, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), distribuído ao longo da orla marítima.

A GNR-Unidade de Controlo Costeiro, adquiriu recentemente uma lancha (35 metros, 1600 cavalos de potência e pode ter a bordo uma tripulação de mais de 10 elementos, com um custo de 8,5 milhões de euros das quais 75% através de verbas comunitárias). Esta lancha foi construída pela firma holandesa DAMEN nos seus estaleiros de Singapura no âmbito de um programa que compreende mais três lanchas de fiscalização de menores dimensões.

Indústria Naval**Investigação Científica****Pesca
Indústrias do Mar**

VI

Investigação Científica - IPMA

Estabelecendo um plano eficiente de criação e gestão da frota de navios de investigação científica nacional, para que estes estejam prontos (em conformidade com as Convenções Internacionais de Marinha Mercante) a responder aos desígnios de um plano estratégico de campanhas científicas que efetivamente sirvam as necessidades do país na avaliação das existências dos recursos marinhos e dos recursos geológicos do fundo do mar.

O que aconteceu nos últimos anos com os navios Mar Português (actualmente Mário Ruivo) e Noruega é uma situação completamente inaceitável, levando ao desperdício da capacidade instalada e colocando a investigação científica estratégica – como a ligada à definição das quotas de pesca – a ser insuficiente e paga ao estrangeiro. Durante anos o país desperdiçou este recurso devido às «poupanças» em pessoal e às regras comunitárias que penalizam a actividade própria das entidades públicas e promovem a subcontratação.

O PRR aponta agora para a construção de um novo Navio de Investigação, mas se se preocupa com a definição do (muito discutível) tipo de combustível que deve utilizar (amónia verde), não se preocupa em assegurar que este investimento é concretizado utilizando os recursos científicos, técnicos e produtivos do país.

Indústria Naval**Marítimo-Turística
Marinha de Recreio****Turismo
Lazer**

VII

Embarcações Marítimo-Turística e de Recreio

A costa portuguesa com a extensão de cerca de 2830 Km, mais 620 quilómetros quadrados de bacias interiores, possui excelentes condições para a prática de actividades náuticas. Apesar da necessidade de salvaguardar as actividades produtivas no mar e de proteger o ecossistema marítimo de uma excessiva carga de embarcações e actividades humanas, são inegáveis as potencialidades de desenvolvimento da marítimo-turística e da náutica de recreio.

Estavam registadas em Portugal 30 marinas, 15 portos de recreio e 6 docas de recreio, que, no conjunto, somavam 13.785 postos de amarração, utilizados a cerca de 80% por embarcações estrangeiras. Estavam registadas em Portugal cerca de 80 mil embarcações (excluindo a pesca) de navegação costeira restrita ou para a navegação em águas abrigadas. Isto apesar das dificuldades criadas ao desenvolvimento da náutica de recreio pela falta de acessibilidades à água (locais de atracação, rampas, *fingers* de acostagem, locais de abrigo e canais navegáveis) com as marinas superlotadas e a praticar preços muito elevados

Só na Região do Algarve existem mais de 400 empresas dedicadas às actividades marítimo-turísticas (passeios de costa, observação de cetáceos, pesca recreativa, mergulho), operando mais de 1000 embarcações. Em Lisboa, em 2016, estavam licenciados 76 operadores marítimo-turísticos mobilizando 122 embarcações.

Apesar de algumas unidades industriais começarem a surgir em torno da produção de embarcações para a náutica de recreio, o grosso das embarcações são importadas. O mesmo se passa com a frota dedicada às actividades marítimo-turísticas. Com cerca de 10 mil novas cartas para embarcações de recreio atribuídas a cada ano, existe uma insuficiência muito grande de embarcações de recreio no mercado.





www.pcp.pt



Rua Soeiro Pereira Gomes, 3, 1600-196 Lisboa
E-mail: pcp@pcp.pt • Tel: 217 813 800