

ECONOMIA DO MAR

Portos · Logística · Equipamentos e Serviços



Cluster estratégico para a recuperação económica

Considerado estratégico para a economia, o Mar constitui um pilar fundamental para a recuperação do país e enfrenta enormes desafios para superar os impactos da crise pandémica. Num cluster que reúne setores como a indústria portuária, a pesca, a aquacultura, os transportes, o turismo, a energia, o ambiente e a economia circular, fatores como a inovação, a competitividade e a preservação dos recursos são a chave para uma nova onda na Economia Azul.

LISNAVE
ESTALEIROS NAVAIS, S.A.

**Estaleiro Naval
ao serviço da
Frota Mundial**

Telefone: +351 265 799 363
E-mail: comercial@lisnave.pt
www.lisnave.pt



Onde o Mediterrâneo encontra o Atlântico

O pontapé de saída da crise COVID 19?



HELENA VIEIRA DIRETORA-GERAL DE POLÍTICA DO MAR



O Mar faz parte da cultura e da história Portuguesa e dos portugueses. Mas muitas vezes é aí que o deixamos, no passado. Infelizmente. Poucos são os que conhecem verdadeiramente o Mar português em todas as suas dimensões. E menos ainda são os que sabem qual o real valor do Mar hoje para Portugal e para os portugueses e o papel que tem tido, e pode ainda ter, para o nosso sucesso enquanto nação desenvolvida e que pretende prosperar ainda mais numa nova realidade planetária – a de um mundo a sair de uma das maiores pandemias de todos os tempos, um planeta em ebulição climática e social, e uma sociedade onde o paradigma de desenvolvimento económico tem forçosamente que mudar.

A próxima década coloca-nos desafios difíceis ao nível da recuperação económica, social e ambiental. Mas, com tudo o que hoje sabemos e aprendemos, é fundamental assentar essa recuperação num sólido conhecimento científico e num novo paradigma de desenvolvimento sustentável. É o momento para Portugal liderar pelo exemplo, desenvolvendo e exportando produtos, serviços e tecnologias que respeitem estes princípios globais e promovam um impacto positivo no planeta.

Ao longo do último ano, a DGPM preparou a nova Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM2030), onde o Ministério do Mar claramente definiu a visão para a próxima década centrando-se na saúde do Oceano como pilar de um desenvolvimento económi-

co, social e ambiental sustentável e cuja governação só pode ser exercida com base no conhecimento científico. O documento que esteve em consulta pública no final de 2020 reuniu mais de 250 contributos e está neste momento em circulação para aprovação em Conselho de Ministros em breve. Perfeitamente ancorada na Agenda 2030 e no Pacto Ecológico Europeu, a ENM2030 é o instrumento de política pública para o Mar que vai nortear o nosso rumo enquanto Portugueses na próxima década, e que pretende ser a bússola do desenvolvimento azul em Portugal até 2030, apostando claramente em conhecimento científico, conservação e restauro dos ecossistemas marinhos, mas também num pujante desenvolvimento económico assente em modelos de economia circular e sustentável, alterando o paradigma até aqui seguido.

A Economia do Mar nacional tem mostrado a sua resiliência, crescimento e potencial de inovação, tão importante para as empresas do setor, ainda mais no contexto de crise em que a pandemia nos mergulhou para os próximos anos. De acordo com os últimos dados da Conta Satélite do Mar (INE 2020), a Economia do Mar contribuiu para 5,1% do PIB, 4% do Emprego total nacional e as exportações ligadas ao Mar representaram 5% do total das exportações do país. Em 2019, a fileira do pescado assume-se como líder no setor agroalimentar com uma quota de 15,7% no setor e 1,9% das exportações totais de mercadorias deste grupo, ultrapassan-

do, por exemplo, a exportação de vinho (1,7%) (dados AICEP 2020). Entre 2016 e 2018, a Economia do Mar registou um crescimento (18,5% no VAB e 8,3% no emprego) que representa praticamente o dobro do registado pela economia nacional como um todo (respetivamente 9,6% e 3,4%). Tendo em conta a crescente importância relativa do VAB da Economia do Mar (5,4% do VAB direto e indireto em 2018) na economia nacional, verificou-se que, no triénio 2016-2018, a sua dimensão foi superior à de ramos de atividade como a agricultura, silvicultura e pesca (2,4%) ou a energia, água e saneamento (3,6%). E é por isto que, no Ministério do Mar, sabemos que a saída desta crise tem de passar pelo Mar.

Ao longo deste ano tão atípico, o Ministério do Mar tem procurado ajustar alguns dos instrumentos que tem ao seu dispor para facilitar a dinâmica da economia do mar nos tempos que correm, nomeadamente com medidas excecionais de facilitação de acesso a fundos e apoio à tesouraria das empresas no âmbito do Fundo Azul e do POMAR2020. Mas nem tudo foi negro em 2020 e há muitos aspetos positivos a celebrar. A DGPM tem promovido com o Ministério do Mar o Roteiro da Economia e Empreendedorismo Azul, um conjunto de visitas a empresas portuguesas que têm demonstrado uma notável capacidade inovadora, empreendedora e exportadora, capazes de desenvolver modelos de negócio ligados ao Mar que as levam além-fronteiras e que alteram completamente o paradigma de desenvolvimento económico – associam o retorno económico ao benefício positivo no planeta e provam que isso é possível. Desde a aquicultura às energias renováveis oceânicas, à utilização do lixo marinho para desenvolvimento de têxteis ou calçado ou outros produtos inovadores, passando pela saúde e bioeconomia, pela construção naval e pelo turismo, o nosso país dispõe de múltiplos exemplos encorajadores que comprovam esta enorme capacidade diferenciadora da Economia Azul portuguesa.



Tunicato marinho *Aplidium albicans* fonte da Plitidepsina, com potencial terapêutico contra SARS-CoV-2.

Fonte: <https://goodnewsgoodnews.org/news/a-marine-animal-from-ibiza-key-to-the-promising-spanish-antiviral-against-covid-19>

Se hoje já sabemos que no mar poderá estar uma, ou várias, soluções terapêuticas para curar a COVID-19 (como por exemplo a Plitidepsina derivada de um invertebrado marinho *Aplidium albicans* ou a Carragelose derivada de algas vermelhas atualmente em ensaios clínicos para combate à SARS-CoV-2), temos também a certeza que é pelo Mar que Portugal poderá prosperar e voltar a percorrer um caminho sustentável rumo a um futuro mais azul e saudável em todos os pilares – ambiental, económico e social. ■■

Quanto vale o mar em Portugal?

Um dos principais papéis assumidos pela Direção-Geral de Política do Mar é o de monitorizar a Economia do Mar nacional e acompanhar a evolução de um conjunto de indicadores económicos, sociais e ambientais, de modo a produzir avaliações estratégicas de apoio à decisão política. Estes são alguns dos dados que comprovam a evolução ascendente que o setor tem vindo a registar.

ECONOMIA

- A Economia do Mar cresceu praticamente o dobro da Economia Nacional. A Economia do Mar cresceu 18,5% em Valor Acrescentado Bruto (VAB) e 8,3% em emprego enquanto que a Economia nacional registou um aumento de 9,6% em VAB (2016-2018) e 3,4% em emprego (2016-2017).
- A Economia do Mar representou 4% do VAB direto e um peso de 5,1% no PIB nacional (2018).
- O emprego na Economia do Mar representou, em termos médios, 4% do emprego da Economia nacional (2016-2017).
- As exportações de produtos da Economia do Mar representaram, em termos médios, 5% do total das exportações nacionais, tendo crescido 21,8%, mais 2,9% do que as exportações nacionais (2016-2018).
- Foram apoiadas 5.239 operações na área do Mar no âmbito do Portugal 2020, correspondendo a 2.516,8 milhões de euros de investimento total e a um montante de fundos comunitários atribuídos na ordem dos 1.249,5 milhões de euros (2014-2019).
- As empresas foram o principal beneficiário dos fundos comunitários na Economia do Mar, com 652,5 milhões de euros (52,2% do financiamento comunitário) (2014-2019).

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

- A despesa em I&D na Economia do Mar foi de 539 milhões de euros, 3,5% do total nacional (entre 2014 e 2019).
- A área temática “Recursos Alimentares Marinhos” foi a mais representativa em termos de despesas de I&D na Economia do Mar, com 33% (2014-2019).

PESCA E AQUICULTURA

- Capturadas 189 mil toneladas, das quais 138 mil transacionadas em lota no valor de 295 milhões de euros (2019).
- O valor do pescado transacionado em lota cresceu 17% (entre 2013 e 2019).
- Produção aquícola de 14 mil toneladas, com 11,8 mil toneladas vendidas no valor de 96 milhões de euros (2018).
- O peso da produção em regime extensivo passou de 48% para 67% (entre 2013 e 2018).

PORTOS E TRANSPORTES

- 2,8 milhões de TEU movimentados em portos nacionais (2020).
- 616 navios registados com bandeira portuguesa (2020).

TURISMO

- O turismo costeiro gerou 3,7 mil milhões de euros em proventos totais e 59.073 dormidas (2019).

Como e quando aceder aos fundos europeus

A FI Group e a LLYC lançaram uma unidade de negócio para ajudar empresas e organizações no acesso aos fundos europeus, destacando-se o programa Next Generation EU e o quadro financeiro plurianual. Em entrevista, Paulo Reis, diretor-geral da FI Group, e Tiago Vidal, sócio e diretor-geral da LLYC, abordam as principais linhas orientadoras do projeto.

Num momento em que o financiamento europeu pode ser decisivo para o desenvolvimento da competitividade do país, esta parceria pretende apoiar a criação de projetos estratégicos, agilizar os processos de candidatura e valorizar o posicionamento e comunicação das empresas e organizações que se candidatam aos fundos comunitários junto dos seus diferentes stakeholders.

Em que consiste esta unidade de negócio conjunta entre a FI Group e a LLYC?

Esta unidade junta a experiência técnica e internacional da FI Group, líder na gestão da inovação e captação de investimento para privados via fundos, à visão estratégia da LLYC, consultora de gestão da reputação, comunicação e assuntos públicos. A solução integrada garante um alinhamento das prioridades de negócio das empresas com os objetivos do Governo e da União Europeia, acompanhando de perto as apostas estratégicas e atualizações no âmbito do Next Generation EU, por exemplo, com o objetivo de garantir a agilização do acesso das empresas interessadas aos fundos europeus.

Qual a finalidade desta parceria?

Esta parceria pretende acelerar o desenvolvimento de projetos de investimento estratégicos para as empresas e para o país, numa altura em que é fundamental apresentar projetos competitivos e exequíveis nos desafiantes prazos de execução dos fundos europeus. Por outro lado, a oportunidade única que o país tem no acesso a estes fundos vem acompanhada de uma exigência de transparência junto da opinião pública e restantes stakeholders, o que implica um compromisso de prestação de contas e um trabalho de comunicação ao longo das diferentes fases dos projetos.

“Temos dois HUBS dedicados ao Programa Next Generation EU e captação de financiamento dos Programa-Quadros, Horizonte 2020 e Horizonte Europa que têm permitido apresentar projetos estruturais e agregadores nos últimos anos

Paulo Reis, diretor-geral da FI Group

Como vai funcionar esta unidade dedicada aos fundos europeus?

Combinando o conhecimento e a experiência de cada uma das consultoras, que contam com mais de 650 consultores em Portugal e



Paulo Reis, diretor-geral da FI Group, e Tiago Vidal, sócio e diretor-geral da LLYC

Espanha, 400 da FI Group e 250 da LLYC. A FI Group é responsável pelo processo de preparação técnica das candidaturas, garantindo a sua adequação às prioridades do Governo e agilizando o processo de avaliação e execução dos fundos. Esta experiência, aliada à capacidade da LLYC para analisar o contexto político, acompanhar a discussão sobre os novos fundos, promover a cooperação institucional e construir a narrativa de comunicação dos projetos, permite um acompanhamento desde a definição do processo de investimento à formulação final e comunicação dos impactos dos projetos.

Quais as mais valias desta parceria face a outras soluções já existentes?

A integração das diferentes competências da LLYC e da FI Group possibilita uma proposta de valor única no mercado, com uma visão 360°. Além disso, esta parceria abrange também o mercado espanhol, onde as duas empresas têm uma presença relevante, o que possibilita a apresentação de candidaturas agregadoras, desde logo em projetos transfronteiriços prioritários para os Governos de Portugal e de Espanha. Para além da expertise na apresentação de candidaturas concorrenciais e agregadoras de grande envergadura, a presença internacional das consultoras promove a partilha de boas práticas e benchmarking relevantes. ||

“A equipa dedicada à Unidade Next Generation EU junta especialistas em relações institucionais, representação de interesses e comunicação corporativa, permitindo dar resposta à dimensão pública e à necessidade de transparência na aplicação dos fundos europeus

Tiago Vidal, sócio e diretor-geral da LLYC

Crescimento na Economia do Mar



DINA FERREIRA GESTORA DO MAR 2020



Em Portugal, a Economia do Mar tem vindo a crescer de forma significativa ao longo da última década, a um ritmo acima da média da economia nacional, quer em termos de valor acrescentado, com aumentos de 18,5% face ao aumento do VAB nacional de 9,6%, quer em termos de emprego, que aumentou 8,3% face a um aumento registado na economia nacional de 3,4% até 2018/2019.

Recorde-se que no âmbito da Conta Satélite do Mar, elaborada pelo INE, foram identificadas aproximadamente 53 mil entidades, cuja atividade representou, em média, 3,9% do Valor Acrescentado Bruto (VAB), no triénio 2016-2018, e 4,0% do emprego da economia portuguesa, no período 2016-2017, estimando-se que, em 2018, o impacto direto e indireto da economia do mar na economia nacional se tenha traduzido em 5,4% do VAB e 5,1% do Produto Interno Bruto (PIB).

Por sua vez, as exportações de produtos da Economia do Mar representaram, aproximadamente, 5% do total das exportações, tendo crescido 21,8%, mais 2,9 p.p. do que as exportações nacionais, até 2019, sendo que as estatísticas provisórias conhecidas apontam para as exportações da fileira agroalimentar serem as únicas que registaram aumentos em 2020.

No âmbito da fileira agroalimentar, o peixe é o produto mais exportado, seguido pelos vinhos, a fruta e hortícolas e o azeite. Em 2019, as exportações portuguesas de produtos de pesca, conservas, crustáceos e outros produtos do mar, ascenderam a mais de mil milhões de euros (1055), para destinos como Espanha, Itália e França.

As atividades características, como a pesca e aquicultura, a salicultura, a construção naval, a atividade portuária, os transportes marítimos, as obras costeiras e a náutica, representaram 45,8% do total do VAB da Economia do Mar e mais de metade do emprego registado (51,2%). Já as atividades transversais, isto é, os equipamentos

e serviços marítimos, corresponderam a 13,8% do VAB e 12,6% do emprego. Quanto às atividades associadas ao turismo costeiro, corresponderam a 40,4% do VAB e a 36,2% do emprego, registando um aumento significativo face a 2013 como reflexo do forte crescimento da atividade turística a nível nacional no triénio 2016-2018.

Focando-nos nos dados empresariais, o valor acrescentado bruto das atividades da pesca, aquicultura, indústria e comércio, no seu todo, cresceram cerca de 32,5%, sendo acompanhado por um crescimento que rondou os 38,6% do investimento.

Todos estes resultados não são alheios às medidas de apoio público, designadamente consubstanciadas no programa operacional Mar 2020, do qual sou atualmente responsável, que integra os apoios do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP), no quadro da estratégia do Portugal 2020.

Apesar dos apoios concedidos à Economia do Mar, no quadro dos programas que integram o Portugal 2020, não serem exclusivamente provenientes do programa Mar 2020, dada a sua transversalidade, o apoio concedido pelo programa corresponde a cerca 44% do investimento médio anual das empresas do setor, expressão que claramente ilustra a sua importância no estímulo do investimento empresarial do setor.

Os apoios concedidos pelo programa, constituem uma aposta no reforço da competitividade do setor, que destaco através das seguintes realizações já alcançadas:

- 309 projetos de modernização das embarcações, para melhorar as condições de trabalho e a conservação do pescado e promover a saúde e segurança das tripulações com um investimento de € 19 M, que contam com um apoio público de € 7,4 M;
- 119 projetos em portos de pesca, locais de desembarque, lotas e abrigos, que envolvem um investimento de €75,4 M, e uma des-

- pesa pública de €66,2 M e que beneficiam mais de 39 mil pescadores em 32 concelhos do continente e Regiões Autónomas;
- 84 projetos de investimento empresarial no sector aquícola com um investimento de € 110 M, que contam com um apoio público de € 44,2M;
 - 109 projetos de empresas de transformação, com um investimento de €183M, que contam com um apoio público de €82,7M, e que preveem a criação de 932 novos postos de trabalho e o aumento da produção em 102 mil toneladas por ano das quais 44 mil se previa serem destinadas à exportação;
 - 204 projetos de dinamização local das comunidades costeiras, que são acompanhados pelos 15 Grupos de Ação Local, localizados ao longo de toda a costa, e que envolvem um investimento de €30,9 M e um apoio público de €18,9 M;
 - 45 projetos das Organizações de Produtores (OP) que visam garantir a implementação de Planos de Produção e de Comercialização, envolvem investimentos de € 11,5 M e contam com um apoio público de € 7,9 M, sendo reconhecido o papel muito relevante das OP na dinamização do sector da pesca, orientando a atividade dos seus membros em consonância com os objetivos da Política Comum das Pescas (PCP) e da Organização Comum dos Mercados (OCM), favorecendo a valorização das capturas;
 - 31 projetos de internacionalização, desenvolvidos pelas associações empresariais representativas do sector, tendo em vista a consolidação das exportações em mercados já explorados e o desenvolvimento de novos mercados. Estes projetos representam um investimento de 7,5 M€ e um apoio público de 5,3 M€, focado em campanhas promocionais de divulgação e na participação em feiras e certames internacionais.

Estes números evidenciam a dimensão desta aposta e o potencial do setor e são estas iniciativas que permitirão um renovado crescimento do setor.

Sendo certo que a atual conjuntura socioeconómica causada pela pandemia teve, e ainda irá ter, fortes consequências na atividade das empresas, esta crise mostrou que o sector das pescas é um dos setores mais resilientes da economia, um sector que assume o seu papel de relevo no abastecimento da cadeia alimentar, um sector que mantendo um sustentado nível de exportações, tem demonstrado ser versátil na adaptação dos seus canais de comercialização: do mercado externo para o mercado interno, substituindo importações, das cadeias longas para as cadeias curtas e de proximidade, do canal Horeca para o reforço do consumo das famílias. É fundamental continuar a apoiar os seus operadores económicos, dos mais tradicionais àquelas que se afirmarão no futuro. No quadro da Estratégia Portugal 2030, cujo período de elegibilidade já se iniciou a 1 de janeiro deste ano, é assumido o objetivo de reforçar o potencial económico estratégico da Economia do Mar, e ao mesmo tempo assegurar a sustentabilidade ambiental dos recursos marinhos.

Em concreto, a aposta no sector resultará robustecida, pretendendo-se promover inúmeras oportunidades que passam por:

- A exploração sustentável dos recursos, prosseguindo na adaptação da frota pesqueira aos recursos disponíveis, não deixando de modernizar as embarcações, mas ao mesmo tempo reduzindo, até zero, os segmentos desequilibrados;
- o empreendedorismo e o rejuvenescimento dos empresários, apesar de no sector da pesca não se registar desemprego, mas

até falta de mão de obra, devemos, atraindo os jovens para esta atividade dando adequadas condições de desenvolvimento empresarial;

- a aquicultura, atividade com o maior potencial de crescimento, tendo presente que este setor é da maior importância para minimizar o défice dos recursos da União Europeia e para aumentar um sistema alimentar sustentável, essencial para alcançar os objetivos climáticos e ambientais do Green Deal. Pretendemos, simultaneamente, melhorar os rendimentos e reforçar a competitividade das empresas.

Em Portugal, aproveitando as vantagens competitivas únicas que oferecemos, como as condições naturais, o conhecimento especializado e as competências em termos de recursos humanos, pretendemos promover os tipos de aquicultura mais adequados para cada território, em terra e no mar, em Sistemas de Aquicultura de Recirculação, queremos diversificar a oferta de peixe, moluscos e algas, numa aposta clara de produtos de elevadíssima qualidade;

- por fim, em termos transversais, o estímulo à competitividade do conjunto das atividades produtivas, das quais se destaca o sector da transformação, será alicerçado na inovação com base no conhecimento, na digitalização, na utilização eficiente dos recursos, havendo aqui um enorme caminho a fazer na transformação dos produtos da aquicultura, e não apenas do pescado, bem como no progresso para uma economia circular. II



Uma rede forte
na Península
Ibérica;
Terminais de
excelência em
Portugal



www.yilport.com



Member of **YILPORT**
HOLDING INC.

Yildirim
GROUP OF COMPANIES

Reindustrialização da Economia Azul

RUI AZEVEDO SECRETÁRIO-GERAL DO FÓRUM OCEANO



Escrever sobre economia nas presentes circunstâncias é uma tarefa ingrata e arriscada não só porque não são ainda plenamente conhecidos os impactos da crise sanitária sobre as diferentes cadeias de valor que integram a Economia do Mar como também pelo facto do futuro próximo se revelar pleno de incerteza. Neste contexto, a opção foi abordar sinteticamente três pontos, o primeiro de breve caracterização da Economia do Mar em Portugal com base nos elementos disponibilizados pela Conta Satélite do Mar (CSM), o segundo de identificação de alguns impactos da crise sanitária sobre a Economia do Mar e, finalmente, o terceiro, relativo aos desafios e oportunidades que se abrem ao desenvolvimento da Economia do Mar em Portugal.

Resiliência da economia azul

Numa perspetiva dinâmica a economia azul não só resistiu melhor que a economia nacional às adversidades da crise do sub-prime e da dívida soberana como revelou, em período mais recente, dinâmicas de crescimento mais fortes do que as registadas a nível do conjunto da economia nacional.

Em termos globais, entre os períodos 2010-13 e 2016-18, registou-se um reforço do peso relativo da economia azul na economia nacional avaliado pelos indicadores do VAB e Emprego. De acordo com a Conta Satélite do Mar (CSM) “entre 2010-2013 (base 2011), o VAB da EM representou 3,1% do VAB da economia nacional, enquanto o emprego se cifrou em 3,6% do total do emprego nacional. No triénio 2016-2018 (base 2016), o VAB da CSM representou 3,9% do VAB da economia nacional, e o emprego correspondeu a 4,0% do total do emprego nacional”.

O Quadro 1 destaca duas dinâmicas recentes que estão relacionadas: o crescimento mais rápido da Economia do Mar relativamente ao total nacional para os indicadores do VAB, Emprego e Saldo Comercial e, consequentemente, o aumento do peso relativo da Economia do Mar na economia nacional para os mesmos indicadores, no período considerado.

De acordo com a mesma fonte este crescimento reflete, principalmente, o crescimento das atividades favorecidas pela proximidade do mar, cujo VAB e emprego registaram, respetivamente, no período, aumentos de 128,6% e 51,7%, beneficiando principalmente do dinamismo observado na atividade turística a nível nacional.

A análise da estrutura da Economia do Mar por Agrupamentos (CSM) apresentada no Quadro 2 evidencia o grande peso relativo do agrupamento “Recreio, Desporto, Cultura e Turismo” para qualquer um dos indicadores considerados, especialmente para o nº de empresas, traduzindo a grande fragmentação do setor, maioritariamente constituído por micro e pequenas empresas. Merece ainda referência o facto de figurar pela primeira vez, na CSM, o agrupamento “Novos Usos do Mar”. Apesar do seu peso ser marginal é um agrupa-

Quadro 1 - ECONOMIA DO MAR E ECONOMIA NACIONAL			
Indicador	2016	2017	Variação %
VAB Mar (milhões de euros)	6059	6688	10,4
VAB CN (milhões de euros)	161993	169642	4,7
VAR Mar / VAB CN %	3,7	3,9	
Emprego Mar (Unidades)	174755	189236	8,3
Emprego CN (Unidades)	4426856	4579158	3,4
Emp Mar / Emp VAB %	3,9	4,1	
FBCF Mar (milhões de euros)	412	460	11,7
FBCF CN (milhões de euros)	28893	32888	13,8
FBCF Mar / FBCF CN %	1,4	1,4	
Exp Mar (milhões de euros)	3693	4100	11,0
Exp CN (milhões de euros)	74989	83717	11,6
Exp Mar / Exp CN %	4,9	4,9	
Imp Mar (milhões de euros)	2512	2555	1,7
Imp CN (milhões de euros)	72849	81739	12,2
Imp Mar / Imp CN %	3,4	3,1	
Saldo Com Mar (milhões de euros)	1180	1545	30,9
Saldo Com CN (milhões de euros)	2140	1987	-7,1
Saldo com Mar / Saldo Com CN %	55,1	77,8	41,0

Fonte: CSM, 2020

mento que apresenta forte potencial de crescimento, especialmente no que respeita ao desenvolvimento das biotecnologias marinhas. Em conclusão, a Economia do Mar provou, ao longo dos últimos anos e até 2019, a sua resiliência. As empresas que compõem as diferentes cadeias de valor foram capazes de enfrentar e de superar as adversidades provocadas pela crise, prosseguindo estratégias proativas e competitivas e de conquista de novos mercados. No entanto, a dependência estrutural da Economia do Mar do setor do turismo representa uma vulnerabilidade perante as ameaças externas com impacto potencial no setor.

Crise sanitária com impactos assimétricos

Apesar do desempenho favorável anteriormente explanado, a situação presente é diferente, a crise sanitária afetou globalmente a Economia do Mar, mas os seus impactos são diversificados consoante as cadeias de valor consideradas. A Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar, entidade gestora do Cluster de Competitividade “Cluster do Mar Português” realizou, em meados de 2020, um trabalho com os seus associados e outros stakeholders

Quadro 2 - ECONOMIA DO MAR POR AGRUPAMENTO						
	Nº de empresas	%	VAB (milhões de euros)	%	Emprego (ETC)	%
Pesca, Aquacultura, Transformação e Comercialização	8531	16,2	1667	25,1	61595	33,8
Recursos Marinhos não Vivos	115	0,2	57	0,9	1635	0,9
Portos Transporte e Logística	1052	2,0	707	10,6	12307	6,8
Recreio, Desporto, Cultura e Turismo	39487	75,1	2860	43,1	72147	39,6
Construção, Manutenção e Reparação Naval	411	0,8	156	2,3	4869	2,7
Equipamento Marítimo	422	0,8	206	3,1	6636	3,6
Infraestruturas e Obras Marítimas	738	1,4	270	4,1	6203	3,4
Serviços Marítimos	1755	3,3	711	10,7	16265	8,9
Novos Usos do Mar	81	0,2	8	0,1	340	0,2
CS Mar	52592	100,0	6642	100,0	181997	100,0
Economia Nacional			169700			
CSM/ Economia Nacional			3,9			

Fonte: CSM, 2017

para avaliar os primeiros impactos da pandemia sobre a Economia do Mar. À falta de elementos de informação mais atuais referem-se, sinteticamente, os principais impactos detetados:

- Impacto fortíssimo da pandemia sobre a atividade do Agrupamento “Recreio, Desporto, Cultura e Turismo” com quebra total ou quase total de atividade, nomeadamente no que concerne à animação turística, marinas, cruzeiros, alojamento, restauração, etc. A quebra deste agrupamento produziu efeitos negativos sobre outros setores, nomeadamente no sobre a construção de embarcações de recreio, aquacultura (fornecimento de pescado para a restauração), conservas de peixe (mercado gourmet);
- Impacto forte no setor da aquacultura embora diferenciado consoante os segmentos; quebra muito forte no que diz respeito aos bivalves, quer na produção quer nas exportações, menos forte na produção de peixes (robalo e dourada); a situação exige uma grande capacidade de gestão da produção (gestão da biomassa); o sector da grande distribuição ajudou à colocação do produto no mercado nacional compensando parcialmente a quebra registada pela procura do setor da restauração.
- Impacto, a contrario dos anteriores, no setor das Conservas de Pescado, o setor conheceu em meados do ano anterior picos de produção e de venda em resposta ao aumento de procura nacional e internacional de conservas. A expectativa é de uma estabilização da situação, apenas no segmento dedicado ao mercado gourmet se verificaram impactos negativos substanciais devido à diminuição do setor do turismo;
- Impacto moderado a forte no setor das indústrias navais, afetando primeiramente as pequenas empresas, com maior dificuldade de responder às alterações do mercado, especialmente as empresas dedicadas à construção de embarcações turísticas. O setor receia, no entanto, as consequências da crise económica que se seguirá à crise sanitária, com a deterioração do ambiente económico e quebra de encomendas.

Desafios e oportunidades

As crises, sanitária e ambiental e a situação de incerteza quanto ao futuro são terrenos férteis para o desenvolvimento de respostas inovadoras aos grandes problemas e desafios que se colocam às nossas sociedades e economias. Esses desafios estão bem plasmados nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas e no Pacto Ecológico Europeu, a evolução para modelos económicos e sociais sustentáveis é o imperativo que colocam. A questão da sus-

tentabilidade é central e integra os objetivos de todas as políticas públicas, um esforço está a ser feito no plano europeu para definir objetivamente critérios de sustentabilidade (European Sustainable Governance – ESG) e uma taxonomia de atividades económicas de forma a orientar o investimento e o financiamento. O Mar é um elemento central destas estratégias, ele desempenha um papel fundamental no equilíbrio climático do planeta. A preservação e valorização dos

seus ecossistemas, o combate à acidificação e à poluição marinha, a exploração sustentável dos seus recursos suportada no conhecimento científico, no desenvolvimento tecnológico e na inovação, está plenamente consagrada na Estratégia Nacional para o Mar para a próxima década (ENM2030, M. Mar).

À Economia do Mar abre-se, neste contexto, um conjunto de desafios e de oportunidades relevantes, nomeadamente os seguintes (Desafios do Mar 2030, Fórum Oceano / PWC, www.forumoceano.pt):

- Descarbonização e transição energética, que afeta evidentemente todos os setores da economia do Mar e especialmente os setores das indústrias navais, dos transportes marítimos e das energias renováveis marinhas;
- Circularidade da economia, no sentido da transformação de modelos lineares de produção para modelos circulares, desafio que é transversal a todos os setores e especialmente ao setor do pescado (conservação, transformação) e das indústrias navais;
- Transição digital, desafio transversal a todos os setores, estabelecidos e emergentes.

Está em desenvolvimento um conjunto de novos instrumentos públicos, a nível nacional e europeu, para apoiar as empresas e os centros de IDT a participar nestes novos desafios: o Programa de Recuperação e Resiliência (PRR), os fundos comunitários para o período de programação 2021-27, o FEAMPA, o Horizon Europa são exemplos de alguns dos instrumentos que estarão, a curto prazo, disponíveis para financiar projetos na economia do Mar. Além destes instrumentos financeiros estão em preparação novos fundos de investimento dirigidos à economia azul para apoiar o desenvolvimento de projetos inovadores.

A Fórum Oceano, na sua missão de dinamização do Cluster do Mar Português, está a participar ativamente com os seus associados e nalguns casos com outros stakeholders, nomeadamente com os Laboratórios Colaborativos e com os Centros de Interface Tecnológico, num conjunto de iniciativas que preparam o terreno para estes novos desenvolvimentos, nomeadamente a promoção de um Polo de Inovação Digital para o Mar, a participação na elaboração de uma “Agenda de Reindustrialização para a Economia Azul”, a dinamização da rede de Estações Náuticas de Portugal, a participação na formulação de Estratégias de Especialização Inteligente de algumas regiões e, ainda, a participação num conjunto de projetos inovadores com destaque para o projeto “Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network” que visa a construção de uma plataforma de serviços de aceleração em portos do Atlântico. **II**

Investimento para o futuro

Situado no estuário do Tejo, o Porto de Lisboa tem uma localização privilegiada para servir a Área Metropolitana de Lisboa (AML), o centro de Portugal e algumas regiões de Espanha. Sendo um dos portos core do Corredor Atlântico, o Porto de Lisboa é um elo fundamental nas cadeias logísticas do comércio internacional.

Contudo, a localização por si só não é suficiente para afirmar uma infraestrutura portuária. O Porto de Lisboa tem que garantir condições de eficiência e competitividade não só ao nível dos custos diretos, mas principalmente na qualidade das ligações marítimas e terrestres às plataformas logísticas no seu *hinterland* apostando, em simultâneo, na melhoria do seu desempenho ambiental, na digitalização e desmaterialização de processos e na integração com as estruturas urbanas na sua envolvente, elas próprias cada vez mais qualificadas colocando novos desafios e exigências às áreas onde se desenvolvem as atividades portuárias.

Com este objetivo estratégico o Porto de Lisboa assumiu no curto médio prazo quatro projetos fundamentais.

Modernização do Terminal de Contentores de Alcântara

O Terminal de Contentores de Alcântara, concessionado à LIS-CONT, constitui uma plataforma privilegiada nas ligações diretas à América do Norte, Central e do Sul, África, Europa e Mediterrâneo. A modernização deste terminal, que recentemente recebeu aprovação da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), visa o aumento da eficiência através do reforço e modernização de equipamentos e da reorganização interna do terminal. A sua concretização a cargo do concessionário, num montante total de cerca de 120 milhões de euros, permitirá aumentar a capacidade de movimentação anual para 662.347 TEU e reduzir as emissões de CO₂ em cerca de 88% através da instalação de equipamentos modernos eletrificados e na aposta no incremento do tráfego de contentores por via ferroviária e fluvial.

Navegabilidade do Estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo

Este projeto tem como objetivo criar condições para incrementar o transporte fluvial no porto de Lisboa e na sua ligação aos terminais portuários localizados a montante no estuário e à zona de atividades logísticas de Castanheira do Ribatejo, onde se encontra já aprovada pela APA a construção de um terminal de contentores para barcaças.

O estabelecimento de um canal navegável, na Cala das Barcas, com ligação a Castanheira do Ribatejo, permitirá a navegação por barcaças sem constrangimentos de maré, e viabilizará a navegação condicionada de navios *sea-river*.

Com este investimento de cerca de 20 milhões de euros, a APL espera melhorar as acessibilidades à parte norte da AML e ao eixo logístico-industrial Loures-Azambuja, e daí ao resto do país, evitando o congestionamento rodoviário nas zonas urbanas. A transferência de cargas da rodovia para o modo fluvial melhorará o desempenho ambiental e social do porto, pois reduzirá as emissões atmosféricas



por unidade de carga, o congestionamento rodoviário, os acidentes rodoviários, o ruído gerado pelo tráfego de pesados, entre outros.

Abastecimento de Energia Elétrica *Shore-to-Ship*

Em linha com os compromissos assumidos por Portugal em matéria de alterações climáticas, que exigem a adoção de práticas e soluções tecnológicas que promovam a redução de emissões poluentes e a utilização de energias ambientalmente sustentáveis, a APL está a desenvolver soluções para o fornecimento de energia elétrica *shore to ship* aos navios atracados nos terminais de carga da zona oriental de Lisboa e no terminal de cruzeiros. Com este projeto envolvendo um investimento de cerca de 20 milhões de euros, será possível reforçar o objetivo estratégico da APL de reduzir as emissões de poluentes dos navios e melhorar a qualidade do ar na AML.

Ocean Campus (*Campus do Mar*)

A economia de base marítima e o crescimento azul estão inevitavelmente ligados a instalações e infraestruturas localizadas nos portos.

Com o Plano Estratégico do Ocean Campus, o porto de Lisboa ambiciona reunir no mesmo espaço de forma inovadora, diferentes *stakeholders* da economia azul, proporcionando a instalação de uma rede de unidades de investigação, ensino e desenvolvimento tecnológico, através da reabilitação e requalificação de forma faseada de uma área de cerca de 64 ha, correspondente a toda a zona ribeirinha entre a Doca de Pedrouços e a Cruz Quebrada. O objetivo é criar um espaço de referência internacional nos domínios das ciências marítimas e marinhas e na economia azul, recuperando também a ligação da terra com o mar e criando um espaço de elevada qualidade urbanística onde a mobilidade suave (ciclável e pedonal) será privilegiada para fruição dos cidadãos da AML e dos visitantes nacionais e internacionais. ||

Porto de Lisboa

Cluster de Negócios da Europa para o mundo



O Porto de Lisboa está inserido no maior centro de consumo e principal região económica de Portugal, com um hinterland que se estende até Espanha. É um porto abrigado e multifuncional, dotado de 18 terminais portuários, que servem todos os segmentos de negócio, carga e cruzeiros, oferecendo uma ampla rede de ligações marítimas aos principais portos do mundo. O desenvolvimento dos sistemas de informação e de segurança e a articulação com as plataformas logísticas e terminais intermodais da sua área de influência, permitem alicerçar o Porto de Lisboa como um importante cluster de negócios internacional.

www.portodelisboa.pt



Porto de Lisboa

Atlantic meeting point



»»» PORTO DE SETÚBAL

Acessibilidade e digitalização

O ano de 2020 foi um ano atípico, marcado pela pandemia. Não obstante este facto e apesar dos constrangimentos vividos em consequência das restrições impostas pelo combate à Covid-19, o Porto de Setúbal reforçou a sua posição enquanto porto marcadamente exportador, com cerca de 60% do total de carga movimentada destinada à exportação. Foi ainda um ano em que o Porto de Setúbal registou valores positivos principalmente na carga contentorizada que apresentou um crescimento na ordem dos 20% na tonelagem movimentada face a 2019.

2020 revelou-se ainda um ano de extrema importância para o Porto de Setúbal na concretização de vários projetos. Foi concluído o Projeto de Melhoria das Acessibilidades Marítimas, dotando o canal da barra com fundos de -15m (ZH) e o canal norte com fundos de -13,5m (ZH), permitindo a receção de navios maiores e a possibilidade do cruzamento de navios, o que representa uma melhoria significativa da operacionalidade do porto e uma maior segurança de navegação.

Importa também salientar que o apoio à operação marítimo-portuária atualmente se faz numa era digital. Neste sentido também a entrada em produção da Janela Única Logística (JUL) foi um marco para o Porto de Setúbal, em 2020, tornando-o um o porto mais competitivo, com processos totalmente digitais, mais rápidos e mais seguros.

De mencionar ainda, outros projetos que também foram de extrema importância para o funcionamento do porto, nomeadamente a aquisição de uma nova lancha de pilotos, o reordenamento das portarias dos terminais, a instalação de uma estrutura dissipadora de energia junto ao molhe de proteção da doca dos pescadores, em Setúbal. Em Sesimbra a construção da Ponte Cais 4 representa uma obra de grande envergadura para o reordenamento do porto, separando o que é atividade náutica da pesca, reforçando a importância do Porto de Sesimbra, como um dos maiores portos de pesca do país.



Todavia há que continuar a olhar para o futuro e definir estratégias. É neste âmbito que irão avançar novos projetos, ligados não só à operacionalidade portuária como também à digitalização e descarbonização. O Projeto de Melhoria das Acessibilidades Ferroviárias ao Porto de Setúbal é disso exemplo e já se encontra em curso. É um projeto de parceria entre a APSS, SA e a IP – Infraestruturas de Portugal que conta já com autorização da Agência Portuguesa do Ambiente para avançar e que tem como objetivo maximizar a operacionalidade das infraestruturas para permitir o aumento da capacidade de receção de comboios, com redução dos custos de operação, redução de manobras e reforçando a segurança da circulação ferroviária.

Em 2021 o Porto de Setúbal espera consolidar o crescimento em todas as cargas e continuar a reforçar o importante papel que detém no desenvolvimento da atividade económica da região e do país, constituindo-se como um porto chave no apoio à eficiência da indústria na região, onde se localizam as principais indústrias exportadoras do país, bem como no abastecimento de bens de consumo ao seu hinterland, o qual integra a região da Grande Lisboa. ||

Uma aposta na Intermodalidade e na Logística



O Porto de Setúbal tem uma localização privilegiada com excelentes acessos marítimos e boas ligações rodo-ferroviárias ao seu hinterland. Integra uma das mais importantes zonas industriais e logísticas do país e oferece ligações diretas à Rede Ferroviária Nacional e à Rede Rodoviária Principal, inserindo-se na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) o que o torna **um dos portos mais competitivos da Costa Atlântica da Europa**.

Dispõe de terminais portuários especializados em todos os tipos de carga, com grande capacidade disponível, localizados fora dos limites da cidade, com ligações diretas e sem constrangimento de tráfego. É líder nacional no segmento Roll-On Roll-off na movimentação de veículos novos com **linhas regulares que servem os mais diversos portos da Europa, Mediterrâneo e Extremo Oriente**.

É um **porto chave no apoio à eficiência da indústria na região** onde, se localizam as principais indústrias exportadoras do país, bem como no **abastecimento de bens de consumo ao seu hinterland**, o qual integra a região da Grande Lisboa.

Verde, conectado e eficiente

FÁTIMA LOPES ALVES PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O reconhecimento do Porto de Aveiro como importante infraestrutura industrial e logística nacional assenta na capacidade instalada de promoção do desenvolvimento socioeconómico da região centro, mas também, no seu contributo e potencial de crescimento como infraestrutura âncora de coesão e competitividade territorial integrada no corredor ferroviário internacional norte.

Mais automatismo das operações, rotatividade e rapidez na movimentação das cargas constituem fatores chave de atratividade do porto e de competitividade das indústrias exportadoras da região. Aveiro tem vindo a diversificar nos últimos anos o seu *foreland*, posicionando-se como um porto transatlântico, tendo conquistado competitividade nos mercados do Brasil e América do Norte, face ao seu crescimento na importação de matéria-prima agroalimentar e na exportação de componentes *onshore* e *offshore*. O ano de 2021 inicia-se com a movimentação de 545 mil toneladas, representando um crescimento de 14% face a 2020, associado ao crescimento dos produtos florestais, agroalimentares e químicos. Os próximos meses geram ainda incerteza face ao contexto da pandemia global, esperando-se, contudo, um ano mais positivo que 2020.

Desenvolvimento estratégico

As principais linhas de desenvolvimento estratégico dos investimentos mais significativos para a próxima década no Porto de Aveiro assentam no Estudo da Melhoria das condições de navegabilidade da Barra de Aveiro (navios de maior dimensão e reforço das segurança e fiabilidade dos serviços prestados), no reforço da conectividade marítimo-ferroviária (com a construção do terminal intermodal ferroviário com capacidade para receção de composições ferroviárias com 750m, na capacitação e infraestruturação da ZALI - Zona de Atividades Logísticas e Industriais, e ainda, a transição energética e digitalização.

Na aposta em investimentos destinados a promover a transição energética e a desenvolver e implementar o conceito de "Green and Smart Port", estão envolvidos todos os parceiros da comunidade portuária de Aveiro através de ações que visam o aumento da eficiência de toda a atividade portuária assente na utilização de mais e melhor tecnologia, como seja, o reforço da monitorização do seu desempenho ambiental com recurso a tecnologia 5G, IoT e *machine learning*, a utilização de biocombustíveis verdes no trem naval, a implementação do Eco-bunkers e de uma rede de energia *onshore* para abastecimento dos navios, bem como a implementação de solução de *wi-fi* indoor e outdoor e a sensorização das atividades do porto.

A disponibilidade de mais 45 hectares de terrapleno a breve prazo para a instalação de unidades industriais, constitui uma das áreas âncora para o desenvolvimento do porto e para a competitividade do tecido empresarial da região. Esta infraestrutura, que dis-



ponibilizará uma frente marítima total de 1000m de cais em área adjacente ao Terminal de Contentores e Ro-Ro, é uma plataforma logística portuária ímpar em Portugal, dado oferecer ligações marítimo e rodoferroviárias competitivas aos mercados internacionais, inclusive a possibilidade de os operadores económicos utilizarem um cais privativo. Atualmente, encontra-se em construção uma frente de cais de 200m, que servirá a Unidade de Produção de Estruturas Metálicas **Offshore** da ASM Industries (sub-holding da A. Silva Matos) já ali instalada, e cujo prazo de conclusão está previsto para fim de março de 2021.

A atribuição das parcelas de domínio público da ZALI, em 1ª ou 2ª linha da frente marítima, assenta num processo colaborativo entre os privados e o porto, num modelo de outorga de contratos de concessão.

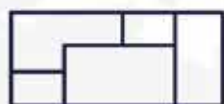
Neste contexto, o Porto de Aveiro está a investir no sentido de se afirmar enquanto hub acelerador de atividades industriais e logísticas emergentes e de apoio à sua internacionalização, com destaque para as indústrias das energias renováveis, com o desenvolvimento do cluster da energia eólica offshore e do hidrogénio verde e da maior eficiência das suas cadeias logísticas.

A concretização da ampliação do terminal de contentores e ro-ro, bem como a conclusão da infraestruturação da ZALI, o investimento em iluminação noturna e a aposta no reforço da equipa de pilotagem em 2021, possibilitam hoje ao Porto de Aveiro captar serviços de linhas regulares de contentores e/ou ro-ro que há muito são uma aspiração de grande parte do tecido industrial da Região de Aveiro. ||

Fazemos a diferença, valorizamos o seu negócio.



> PORTO
DESCONGESTIONADO



> DISPONIBILIDADE
DE ESPAÇO



> SERVIÇO MULTIMODAL
PORTA-A-PORTA



**Porto
de Aveiro**



www.portodeaveiro.pt

in 



»»» APDL

Qualificação de equipamentos e estruturas

A APDL – Administração dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., traçou um ambicioso plano de investimentos, assente no compromisso da descarbonização, transição energética e digitalização do negócio, sendo atualmente uma referência a nível do desenvolvimento de projetos de sustentabilidade e inovação.

A sustentabilidade das operações no Porto de Leixões e em todas as unidades de negócio da APDL, é encarada como a meta que deve acompanhar todos os investimentos que são planeados e executados.

Através de uma estratégia focada na qualificação dos seus equipamentos e estruturas, a APDL visa, simultaneamente, uma maior eficiência nas operações e em toda a atividade portuária, tornando-se mais competitivo, reduzindo a sua pegada ambiental e mantendo-se na vanguarda nacional e europeia da Sustentabilidade.

Tendo a descarbonização em vista, é de assinalar, a medida adotada no início de 2021, para a proibição de circulação e entrada de camiões até Euro IV, inclusive, como forma de reduzir as emissões poluentes em 50%. Esta opção teve o cuidado de acautelar a normal adaptação do setor dos transportes rodoviários, prevendo-se que os veículos já registados no porto tenham um período de 2 anos (Euro I e II) e de 3 anos (Euro III e IV) para a sua substituição. Por outro lado, destaca-se o investimento de mais de 14 milhões de euros para a aquisição de dois rebocadores de última geração, que substituirão os atuais e consubstanciarão a redução de 80% das emissões poluentes.

A aposta na ferrovia e a criação de condições para a implementação dos portos secos, como é o caso do projeto da Guarda, aproximarão Leixões do seu hinterland e otimizarão o armazenamento e

transporte de carga, conduzindo ao reforço do posicionamento do Porto de Leixões junto da comunidade, com evidentes mais valias a nível ambiental.

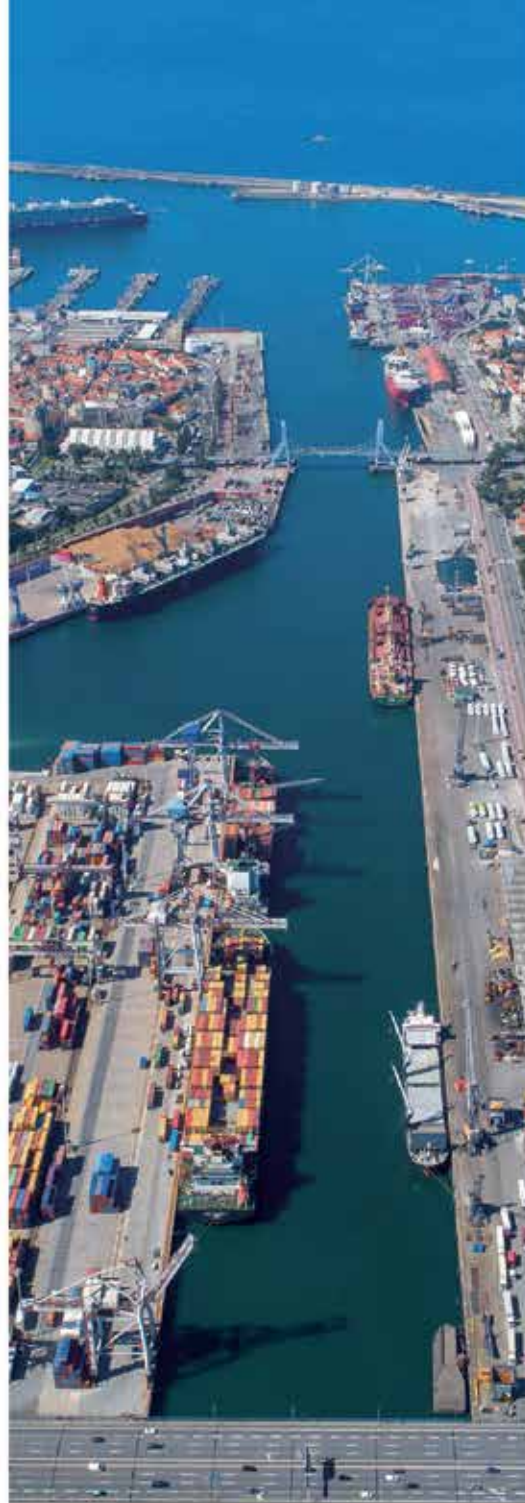
O porto de Viana do Castelo é também já hoje uma referência a nível do desenvolvimento de projetos de sustentabilidade e inovação, com destaque para a produção de energias renováveis, sendo um dos mais importantes clusters de sustentabilidade da Europa. O projeto que visa melhorar as condições de navegação no rio Douro, nomeadamente o alargamento do canal de navegação nos troços Cotas – Valeira e Saião – Pocinho e a melhoria da sinalização ao longo de toda a via navegável, avançará assim que seja obtido o respetivo financiamento, estando finalizados todos os estudos e licenciamentos prévios necessários.

Os impactos na navegação do Douro serão significativos, conferindo condições de navegabilidade que darão maior competitividade e um acréscimo de rentabilização do ativo que representa esta via navegável.

Com este projeto, pretende-se que em todo o seu curso possam navegar embarcações flúvio-marítimas, com características apropriadas para o tráfego fluvial de transporte de mercadorias.

Estas iniciativas são exemplo de uma intervenção integrada com todas as unidades de negócio do universo da APDL e demonstram aquilo que a APDL pretende para o seu futuro, numa ótica de se posicionar enquanto aliado no cumprimento dos objetivos europeus da neutralidade carbónica, tendo ainda recentemente aderido à rede Global Compact da ONU, num sinal da cooperação e empenho sobre esta dimensão.

São passos importantes para um futuro mais verde, amigo do ambiente e viável económica e ambientalmente. ■■



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

FUTURO SUSTENTÁVEL

Para fazer face aos desafios ambientais na descarbonização, na transição energética e na digitalização, a APDL posiciona-se à frente em boas práticas na cadeia de valor portuária.





»» GRUPO SOUSA

Uma referência no setor marítimo portuário

O Grupo Sousa é um Grupo empresarial de referência no setor marítimo-portuário em Portugal sendo, hoje, um dos 100 maiores armadores do mundo, e único português a integrar a lista Alphaliner. As operações do Grupo Sousa estão estruturadas em 5 áreas de negócio integradas entre si, garantindo soluções logísticas aos seus clientes privilegiando a utilização de meios próprios. Os Transportes Marítimos são a sua área core, um setor muito competitivo, de livre acesso e com players de grande dimensão, onde os 7 maiores do Mundo detêm mais de 75% da oferta global de transporte.

A GS Lines, armador do Grupo Sousa, opera 7 navios no transporte marítimo regular de carga no West Africa Trade, desde Portugal, com Algeciras, Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau e, em Cross Trade, com o navio próprio "Raquel S" e navios afretados. Nas rotas nacionais, com os Açores e Madeira, opera com os navios próprios "Funchalense 5", "Laura S" e "Rebecca S".

O Grupo Sousa dispõe da maior e mais recente frota em operação de navios porta-contentores dos armadores portugueses. Atualmente, dispõe de uma capacidade instalada de transporte de 6.778



TEU, sendo que 61% dessa capacidade está afeta às linhas internacionais.

A Porto Santo Line, outro armador do Grupo Sousa, assegura o transporte marítimo regular de passageiros e mercadorias entre

as ilhas da Madeira e do Porto Santo, com o ferry “Lobo Marinho”, numa concessão de serviço público que não beneficia de quaisquer indemnizações compensatórias do Estado ou da R.A.M., uma operação de sucesso que, desde 1995, fez crescer o tráfego anual de 100.000 para 360.000 passageiros, com benefício direto para a economia da ilha do Porto Santo.

Nas Operações portuárias, é o único operador licenciado nos portos do Caniçal e do Porto Santo, na ilha da Madeira, em regime aberto a outros concorrentes. Participa com 30% no capital da LCP, Terminal de Cruzeiros de Lisboa, onde é o único sócio português e, no TSA, Terminal de carga de Santa Apolónia, onde detém 50%.

A Logística compreende operações de consolidação, desconsolidação, armazenamento e distribuição em Portugal Continental, nos Açores e na Madeira, operando, de forma complementar com os Transportes Marítimos, três Terminais Logísticos abrangendo uma área total de 52.000 m², sendo 22.500 m² de área coberta, proporcionando soluções otimizadas e adaptadas às necessidades específicas dos clientes.

Na Energia, pela Gáslink, mantém um “gasoduto virtual de gás natural”, operação pioneira e inovadora em ambiente insular, de logística intermodal “porta-a-porta” de gás natural para produção de energia elétrica na ilha da Madeira, replicável nas geografias onde o Grupo Sousa já opera.

Em conjunto com a produção eólica dos aerogeradores da Windmad, o setor da Energia do Grupo Sousa tem vindo a contribuir desde 2014 para ganhos ambientais acumulados significativos,



traduzidos na redução estimada das emissões de CO₂ (270 mil toneladas), NO_x (12 mil toneladas), SO_x (3 mil toneladas) e Partículas (150 toneladas).

O Turismo constitui uma atividade complementar do Grupo Sousa na ilha do Porto Santo, dispondo de 3 hotéis e 4 restaurantes. ||



GRUPO SOUSA



TRANSPORTES MARÍTIMOS | OPERAÇÕES PORTUÁRIAS | LOGÍSTICA | ENERGIA | TURISMO
SHIPPING | PORT OPERATIONS | LOGISTICS | ENERGY | TOURISM

WE PROMISE. WE DELIVER.

www.gruposousa.pt

Os desafios que se colocam às cadeias logísticas e às empresas exportadoras/importadoras num cenário de pandemia e depois...



DANIEL PEREIRA CEO JOMATIR LOGISTICS



O recente acidente no canal do Suez que paralisou durante cerca de uma semana o trânsito normal de mercadorias (cerca de 12% passará por ali) foi suficiente para provocar prejuízos de milhões e ondas de choque em todo o planeta. E foi só um navio!

Imagine-se agora o encerramento de milhares de fábricas, ainda que de forma temporária, e bilhões de decisões de consumo e investimento adiadas! A máquina parou, depois arrancou, mas de forma lenta e voltou a parar e voltou a arrancar, etc., etc.

A cadeia logística foi quebrando alguns elos e foi-se adaptando em função do consumo e da produção e continua a adaptar-se. Não tem outra hipótese. Está a modernizar-se, digitalizando-se, também.

Pelo que vamos observando, e sentindo, o difícil é viver e trabalhar a logística em situação pandémica, assim como todas as restantes atividades económicas. Tudo se desregulou. Faltam contentores; falta espaço nos navios e os preços sobem de forma que tem pouco que ver com as leis da economia. Há sempre que se aproveite...

A ciência é a nossa luz. Sempre foi impactante, mas nunca tanto como nos dias de hoje.

Pelo menos visto na ótica do senso comum. A saúde, se fosse cotada

em bolsa, estaria com uma valorização "exponencial". A vacinação em massa, que se perspetiva, está a ter influência nas expectativas dos consumidores e nas empresas.

Tenhamos fé. "Não há bem que sempre dure e mal que nunca acabe". As coisas vão melhorar.

Mas temos que estar preparados para fazer a nossa parte. Encontrar o melhor caminho, o "caminho mais curto", que entre dois pontos é uma reta. Mas a realidade não é matemática pura. Tem variáveis "mentais" que nós, na JOMATIR, valorizamos muito.

Estamos informados de como se faz logística ao mais alto nível e também sabemos que no comércio internacional há fronteiras. Que o acesso aos mercados tem regras, plasmadas em Acordos que convém conhecer, muito antes de se internacionalizar as empresas.

Todos os dias nos aparecem empresas com casos "encalhados" que teriam feito diferente se tivessem sabido antes. Era mais barato "5 €" e ficou mais caro 50 mil!

A JOMATIR Logistics está cá para ajudar, não só durante a pandemia, mas sobretudo depois, auxiliando a recuperação das nossas Empresas. ||

Arquitetamos **soluções globais integradas de logística e transporte**, com um serviço personalizado de reconhecida qualidade.

*We architect **integrated global logistics and transport solutions**, with a personalized service of recognized quality.*



✓ **Exportação e Importação**
Export / Import

✓ **Carga Marítima, Aérea e Terrestre**

Sea Freight, Air Freight and Road Transport

✓ **Grupagens**
LCL - less-than-container load

✓ **Transporte Multimodal**
Multimodal Transport

✓ **Despachos Aduaneiros**
Customs Clearance

✓ **Seguros de Mercadorias**
Transport Insurance

✓ **Consultoria Aduaneira e Fiscal**
Customs and Excise Consulting



Sede | Headquarters

Av. Dr. Antunes Guimarães, 505 – 3.º Esq.
4450-621 Leça da Palmeira – PORTUGAL – Tel. +351 228 349 750

Delegação | Delegation

Zona Industrial Riachos, Salas 8 e 9
2350-376 Torres Novas - PORTUGAL - Tel. +351 249 248 563

Delegação | Delegation

Porto Comercial de Viana do Castelo, Avenida do Cabedelo – Darque
4935-160 Viana do Castelo - PORTUGAL - Tel. +351 258 247 718

Website: www.jomatir.pt | E-mail: jomatir@jomatir.pt

Compromisso e respeito pela saúde e segurança de todos



ANABELA RAMOS | INDUSTRY BUSINESS DEVELOPER, APCER



Se 2020 foi o ano em que o mundo se deparou com a pandemia Covid-19 e a sociedade e organizações tiveram de se adaptar e organizar para enfrentar os desafios sociais e económicos causados por esta situação, em 2021 o desafio continua.

Também a APCER se reinventou neste surto, tendo lançado um desafio aos seus colaboradores e solicitando a colaboração na identificação de novos produtos e novas oportunidades. Cumprindo o seu propósito de cuidar da sustentabilidade e qualidade de vida das pessoas, empenhou-se na procura e desenvolvimento de soluções para restabelecer a confiança e apoiar a continuidade de negócio das organizações.

Assim surgiu o serviço COVID SAFE, com o objetivo de garantir, a todas as partes interessadas, o cumprimento das orientações das autoridades sanitárias e de trabalho relativamente à saúde e segurança no contexto da pandemia COVID-19.

O processo de verificação COVID SAFE consiste na realização de auditorias nos locais com atividade em curso, e avalia a implementação de procedimentos e práticas adotadas pela organização no âmbito da sua atividade, tendo por critérios as orientações emitidas em documentos oficiais pela Direção-Geral da Saúde, Autoridade para as Condições do Trabalho e Organização Internacional do Trabalho.

A APCER realiza a verificação COVID SAFE de forma independente utilizando uma metodologia rigorosa visando a criação de confiança em tempos de incerteza. Para tal conta com a colaboração dos

auditores com uma vasta experiência profissional e competência comprovada na realização de auditorias no âmbito da Saúde e Segurança no Trabalho.

Após comprovada a fiabilidade e segurança das práticas objeto de verificação, é emitida uma Declaração de Conformidade, com validade de 6 meses, renovável após nova verificação. É concedida à organização o uso da marca COVID SAFE durante o período de validade da Declaração de Conformidade.

A marca COVID SAFE apresenta como principais benefícios:

- Assegurar a continuidade das atividades com responsabilidade, reduzindo o impacto da pandemia nos resultados financeiros;
- Resguardar a segurança de clientes, colaboradores e parceiros, reduzindo o risco e potencial de contágio;
- Identificar os pontos sensíveis, melhorando os procedimentos e práticas internas;
- Gerar confiança, através de um processo de avaliação independente e baseado em orientações locais;
- Superar esta pandemia com agilidade, criando condições para a rápida recuperação das atividades organizacionais.

Hoje, já são mais de 60 as organizações com a marca COVID SAFE atribuída pela APCER, em vários setores de atividade desde a Educação, Distribuição e Retalho, Banca, Hotelaria, Engenharia, Cultura, Indústria Alimentar e não Alimentar, Utilities, e Serviços, reconhecendo o compromisso e responsabilidade que tiveram para com os seus colaboradores, clientes e sociedade em geral. ■■

»»» CONTIMETRA

Equipamento de purificação de ar

O fabricante de ar condicionado, ventilação e tratamento do ar Trox Technik lançou o novo purificador de ar TAP. Pelas suas características técnicas, comprovadas em salas de ensaio de um laboratório certificado (CAT), é uma solução eficiente para reter os aerossóis contaminados com vírus em ambientes com fraca ou nenhuma ventilação natural ou forçada.

Quando respiramos, expelimos pequenas gotículas de água micro-métricas (inferior a $10\mu\text{m}$) para o ar que nos rodeia. A nuvem invisível destas micropartículas é classificada como um aerossol. De acordo com estudos científicos recentes, divulgados por associações profissionais de elevada credibilidade, como por exemplo a ASHRAE e a REHVA, estes aerossóis podem conter vírus como o Covid-19 que, dependendo da sua concentração no ar, poderão originar infeções por esta via a outros ocupantes dos mesmos espaços.

Em ambientes fechados, ou com reduzida taxa de ventilação, essa concentração aumenta com o tempo de permanência da(s) pessoa(s) infetadas. O purificador de ar Trox ajuda a minimizar o risco de transmissão dos vírus em espaços, com ventilação insuficiente, sem necessidade de realizar operações complexas. É fácil de instalar e colocar em serviço.



Para mais informação



Os filtros de alta eficiência retêm 99,95% dos aerossóis presentes no ar. Com uma taxa de recirculação elevada - entre 3 a 5 vezes o volume de uma sala com 100m² e 3m de altura - com um consumo e um nível de ruído baixos o PURIFICADOR DE AR TROX é um equipamento indispensável para lhe garantir um ambiente seguro a um preço adequado.

Ao forçar a movimentação circular do ar na sala - saída de ar limpo por cima e entrada ao nível do solo - o purificador, com o seu sistema duplo de filtragem assegura, de uma forma silenciosa e eficiente, uma drástica redução da concentração de vírus presentes nos aerossóis. ||

TROX[®] TECHNIK
The art of handling air

RESPIRE EM SEGURANÇA!

PURIFICADOR DE AR TROX

A solução mais segura para lidar com aerossóis contaminados com vírus.

Com capacidade de filtrar 99,95% dos vírus, o novo PURIFICADOR DE AR TROX é eficaz contra o COVID-19. Do fabricante líder em tecnologia de ventilação e tratamento do ar.



Para mais informação



**FILTRA
99,95 %
DE TODO
O TIPO DE
VÍRUS**

CONTIMETRA

Lisboa - tel. 214 203 900. arcondicionado@contimetra.com www.contimetra.com

SISTIMETRA

Porto - tel. 229 774 470. arcondicionado@sistimetra.pt www.sistimetra.pt

TROX[®] TECHNIK
The art of handling air

Onde o Mediterrâneo encontra o Atlântico



**Estaleiro Naval
ao serviço da Frota Mundial**

LISNAVE
ESTALEIROS NAVAIS S A

www.lisnave.pt
+351 265 799 363
comercial@lisnave.pt
PORTUGAL