



CENTRO INTERNACIONAL DE  
INVESTIGAÇÃO EM TERRITÓRIO E TURISMO  
INTERNATIONAL CENTRE OF  
TERRITORY AND TOURISM RESEARCH

**CONFERÊNCIA INTERNACIONAL  
“A NÁUTICA DESPORTIVA E DE LAZER: ROTAS  
DE AFIRMAÇÃO”**

**PORTIMÃO, 20 DE MAIO DE 2009**

**RELATO DA CONFERÊNCIA**

Coordenação: Maria João Custódio

Relatores: João Coelho

Maria Garcês

**Maio de 2009**

# Introdução

Este relatório sistematiza as principais questões apresentadas e discutidas na Conferência Internacional sobre a Náutica Desportiva e de Lazer - Rotas de Afirmção - organizada pelas seguintes entidades: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDRAlg), Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo (CIITT) da Universidade do Algarve, Município de Portimão, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), Associação de Turismo do Algarve (ATA) e Entidade Regional Turismo do Algarve (ERTA). Teve lugar no dia 20 de Maio de 2009 (Auditório do Museu de Portimão) - incidindo sobre os seguintes momentos fundamentais:

- Questões principais abordadas nos discursos de abertura e encerramento;
- Teor das intervenções em tempo de debate;
- Conclusões fundamentais de cada painel (decorrentes das respectivas moderações);

O relato da conferência é desenvolvido de forma cronológica, apresentando-se ainda no final um resumo das principais conclusões emergentes da conferência.

# 1. Relato da Conferência

## *Sessão de Abertura*

### **Brandão Pires**

Director Delegado da Delegação Regional do Sul do IPTM, IP.

- Apresenta os oradores da mesa e valoriza a participação de todos os envolvidos no evento. Menciona que esteve na base da adjudicação do trabalho sobre a náutica que vai ser apresentado pelo CIITT. Valoriza a conferência internacional, no sentido em que esta é realizada no Dia Europeu do Mar e como tal é um dia simbólico para a temática do mar.
- Enquadra as suas funções como delegado no Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), as políticas efectuadas na região, destacando as intervenções e inaugurações em curso nas infra-estruturas portuárias algarvias.
- O trabalho efectuado pelo IPTM possui uma dimensão social, apresentando as perspectivas de futuro e linhas de rumo, apoiadas num envolvimento com a sociedade e todos os agentes do mercado, de maneira a valorizar e alavancar um dos maiores potenciais da região - O Mar.
- Refere as alterações em matéria de funções do IPTM, nomeadamente em termos de descentralização dos seus poderes e uma nova função de regulação em oposto a uma função de gestão, potencializando a prática das políticas desejadas. Agradece a presença de todos no evento e expressa os votos de bons trabalhos.

## João Faria

Presidente da CCDRALgarve

- Saúda todos os presentes e em particular ao Dr. Manuel da Luz pelo seu constante acolhimento de iniciativas em particular ligadas ao mar, enaltecendo o prazer de participar no evento.
- Refere a atenção particular, desde de 2006 à temática do mar por parte da Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDRAlg) da qual é presidente, enumerando algumas das iniciativas que têm vindo a ser desenvolvidas neste âmbito.
- Os projectos produtivos na área da fileira do mar são de extrema importância, quer sejam directamente produtivos ou de investigação, na qual a Universidade do Algarve tem vindo a assumir-se como pólo de excelência.
- Deseja bom trabalho a todos, fazendo um compromisso de apoio da CCDRALg nos esforços de tornar o Algarve numa região competitiva.

## António Pina

Presidente da Entidade Regional de Turismo do Algarve (ERTA)

- Estima a presença dos rostos conhecidos neste evento, cumprimento especial aos nove jornalistas presentes das nacionalidades inglesa, holandesa, francesa e portuguesa, que no âmbito da Conferência aceitaram o convite da Associação de Turismo do Algarve (ATA) para a realização desta *Press Trip*. É de extrema importância que estes jornalistas se apercebam das potencialidades do Turismo Náutico no Algarve.
- Em altura de crise o Algarve está a repensar e a recuperar forças com o lançamento de novos e difíceis desafios sobre as questões ligadas ao mar, tirando deste o melhor partido, numa perspectiva de respeito mútuo entre o mar e o ambiente.

- A ERTA está a debruçar-se sobre o *cluster* do mergulho e o desenvolvimento de uma estação náutica no Algarve, fazendo referência ao caso de sucesso do parceiro ibérico.
- É feito um apelo à população e aos líderes das entidades responsáveis para a necessidade de haver inteligência, humildade, mas também, ambição, para se prossigam estes projectos. *“Um barco não navega sem comandante e sem tripulação, e por isso nós precisamos de todos para levar este barco a bom porto - Navegar é preciso.”*

## **Manuel da Luz**

### **Presidente da Câmara Municipal de Portimão**

- Cumprimenta todos, com especial apreço à presença em Portimão do Dr. Luís Patrão, Presidente do Turismo de Portugal, IP.
- A estratégia de uma política marítima da qual a cidade de Portimão enquanto cidade costeira é exemplo (em especial pela sua estrutura territorial que a torna envolvida a nascente, a sul e a poente pelo mar), é o meio através do qual Portugal será capaz de ultrapassar o seu modelo actual, para atingir um modelo mais competitivo.
- O Município de Portimão aposta em equipamentos e infra-estruturas que foram criados e que estão em projecto, entre as quais destaca o porto de cruzeiros e marinas. Já estão implementados eventos náuticos importantes (Campeonato do Mundo de Motonáutica e *MED Cup*), bem como, outros desportos aquáticos que se afirmam como potenciais turísticos. A náutica é muito importante do ponto de vista económico-social, sendo que gera novas profissões e complementa a fileira do turismo.
- Alerta o público para importância da discussão sobre esta matéria, e mostra-se expectante dos resultados que poderão advir desta conferência.

## *Painel I - O Turismo Náutico e a Estratégia de Desenvolvimento Turístico do Algarve*

Debate da Manhã

Moderação: **João Faria** (CCDRAlgarve)

Oradores: **Luís Patrão** (TP, IP)

**Fernando Perna** (CIITT/UAlg)

*Luís Patrão (TP, IP)*

- Cumprimenta os presentes e agradece o convite para debater um tema de tão grande interesse nacional, enfatizando a Náutica como sendo um dos produtos estratégicos do Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT).
- A importância do turismo náutico a nível da União Europeia e de Portugal, é demonstrada através de estatísticas sobre o número de viagens com motivação principal da náutica, gasto médio deste turista, e ainda ao nível de infra-estruturas existentes.
- Este produto turístico tem potencial de crescimento e complementa outros tipos de turismo, promovendo uma oferta mais diversificada. Estão a ser tomadas medidas, muito embora alerte para o facto de o Algarve estar ainda longe de concretizar o seu potencial. É imperativo estudar as melhores, mais sustentáveis e eficientes formas de adaptar o que a natureza já criou, para uma nova realidade empresarial, criando novos negócios, empregos e riqueza - concebendo um novo modelo de desenvolvimento económico regional.
- Na temática dos cruzeiros, com destaque para o Município de Portimão, que necessita de estar preparado ao nível de serviços em terra, nomeadamente no que se refere às correntes de tráfego,

propiciando uma experiência às empresas que organizam esses cruzeiros e ao turista, que leve à multiplicação dessa paragem. Menciona a capacidade aquisitiva deste tipo de turista e o impacto que este exerce sobre o comércio e cultura.

- Refere os pontos fortes e fracos do Algarve:
  - Por um lado as condições do mar e climatéricas; o nível de satisfação dos utentes ao nível da oferta de marinas e serviços associados; a existência de grandes eventos desportivos internacionais alvos de grande mediatização;
  - Por outro, a falta de postos de amarração para passantes; costa pouco propícia à instalação de portos de recreio; falta de instalações náuticas completas, e de um produto integrado de gestão conjunta; Insipiência do *cluster* de “assemblagem”, construção e de modificação ou reparação naval, sublinhando a necessidade do estabelecimento de relações com os fabricantes internacionais; falta de promoção do produto através da ferramenta *internet*, bem como de centrais de reserva *on-line*.
- É elementar monitorizar concorrência mediterrânea, cujo incremento do investimento nesta área é muito significativo - sendo que em Portugal continua a existir um *time to market* muito grande que o faz perder posição no mercado dos negócios internacional nesta área.
- As marinas devem aumentar as suas capacidades, sempre tendo em conta a sua responsabilidade social e a sua dimensão sustentável, bem como mudar o paradigma da lógica urbanística para uma lógica turística, pelo que as marinas são em si mesmas uma boa oportunidade de negócio e um factor de sustentabilidade.
- A CCDRALg tem um papel importante no contributo para um Ordenamento do Território transparente, aceite e discutido por todos. Deve ser alargado o Programa Simplex a esta matéria, criando um único organismo que concentre em si próprio as competências que eram de outros e dispersas, e que seja capaz de falar integradamente da globalidade dos projectos e investimentos. Dá-se o exemplo da fusão que deu origem ao TP, IP. Esforços estão a ser feitos

nomeadamente na agilização do processo de obtenção de receitas e no incremento da responsabilização das empresas, não só no apoio financeiro através de disponibilização de créditos mas também na realização de obras estruturais na região.

### *Fernando Perna (CIITT/UALG)*

- Cumprimenta à mesa e destaca o Algarve (e em particular Portimão), no âmbito desta temática, como locais de excelência.
- O estudo que apresenta incide essencialmente sobre o iatismo, teve uma duração de 14 meses e foi financiado pela CCDRALg. Elabora uma síntese dos objectivos, agradece em especial à sua equipa pelo seu empenhamento em dar um contributo proveitoso para a economia e gestão aplicada. Agradece ainda ao Dr. Brandão Pires, António Ramos, Catarina Cruz e Isabel Beja da CCDRALg, esta última pela excelente revisão de texto, e ainda um especial apreço aos empresários gestores das marinas e portos de cruzeiro com os quais contactaram durante o estudo e que a este aderiram com elevado interesse.
- Os estudos sobre esta temática estão ainda muito aquém dos estudos efectuados sobre a Hotelaria. Expõe o número de postos de amarração existentes na região do Algarve, bem como a pressão existente sobre estes.
- São dadas as perspectivas de evolução da náutica, com breve comparação ao golfe. As dificuldades que a náutica enfrenta, estão ligadas ao carácter de escassez de espaços propícios à instalação de postos de amarração, bem como, a necessidade de se adaptar a oferta existente ao negócio das embarcações de maior dimensão (superiores a 25 metros), sem no entanto perder o das pequenas embarcações.
- Relativamente à comercialização dos postos de amarração, existe predominância de contratos de longa duração, factor de estabilidade para as marinas; porém, devem ser feitas mudanças de forma a criar mais lugares para passantes.

- A náutica pode exercer um papel de excelência no combate à sazonalidade, dadas as altas taxas de ocupação nas marinas e portos de recreio (nunca abaixo de 70%). No Inverno, o Algarve enfrenta o desafio de trazer os nautas até si, uma vez que os seus barcos já cá se encontram.
- É feita uma análise económica ao tema, referindo o número médio de nautas por embarcação, estada e gasto médio, bem como em termos de imagem os factores mais e menos valorizados pelos nautas entrevistados, nomeadamente “paisagem, hospitalidade e gastronomia” e “preços altos, serviços de saúde e ordenamento urbano”, respectivamente. Refere ainda os principais desejos dos nautas (mais lugares em marinas e portos de recreio, bem como mais estaleiros e fundeadores) e o impacto dos gastos para a economia local, que se mostra muito significativo dado o seu contributo para o VAB regional e o emprego gerado.
- A imagem que o Algarve transmite, é caracterizada pela eminência do seu clima, hospitalidade, atmosfera, natureza e gastronomia. Acerca deste último ponto, faz ligação ao estudo este ano realizado pelos alunos do 2º ano de Gestão Hoteleira da Universidade do Algarve e coordenado pela docente Cláudia Henriques e investigadora Maria João Custódio, o qual revela que a existência de pratos regionais nas ementas nas marinas e portos de recreio têm um peso de apenas 7% no total da oferta, facto que deve ser alvo de preocupação. Elabora igualmente uma análise da concorrência, quer nacional, quer internacional, e os preços praticados por esta.
- O delineamento de uma estratégia para o Algarve é essencial para que este se posicione no mercado internacional. Esta deve ter como base o mercado interno, a facilitação da adesão aos desportos náuticos, e a reestruturação dos processos administrativos - *time to market*. É necessário um envolvimento externo com a Andaluzia, incrementar o mercado da invernagem e desenvolvimento das actividades de *charter*. Importância da comunicação e monitorização através de canais

especializados, promoção dos eventos, presença em feiras internacionais e na imprensa especializada.

- A náutica é um mercado global e assim sendo existe um mar de oportunidades - há que agir com optimismo.

#### Perguntas e/ou comentários da assistência:

- “Se as nossas marinas têm 85% de ocupação será preciso mais marinas? Parece-me uma incongruência!”
- Alerta para a injustiça do PENT ter deixado de fora Sagres no âmbito da náutica, dado o potencial que este tem.

## Respostas dos Oradores:

Referencia a que a taxa de ocupação de 85% deve-se ao facto da existência de um modelo urbanístico, e que nesse sentido estão a ser feitos esforços para mudar este paradigma. O que foi feito no âmbito da alteração à lei da hotelaria tem que ser transposto para as marinas, pois a oferta é insuficiente dada a contratualização existente, independentemente da estabilidade que isso possa dar às marinas. Toda a legislação afecta ao turismo foi alterada, renovada, simplificada, sempre no sentido da redução dos encargos e da informatização.

Sagres possui um Património Cultural associado e que muito embora não possua postos de amarração de momento, tem outras valências náuticas, como a prática reiterada de *wind surf* e *kite surf*.

## *Painel II - A Fileira da Náutica: Serviços e Infra-estruturas*

### 1º Debate da Tarde

Moderação: **Martinho Fortunato** (Associação Portuguesa das Marinas e Portos de Recreio - APMPR)

Oradores: **Hugo Henriques** (Sopromar)

**Brian Clark** (*British Marine Federation* - BMF)

### *Martinho Fortunato (APMPR)*

- Apresenta os oradores da mesa e temas do painel e salienta a importância dos estaleiros, bem como da presença de Brian Clark, dado que a British Marine Federation reúne em si as principais indústrias náuticas do Reino Unido. Faz ainda a menção de o que o estudo que nos trás será semelhante ao apresentado pelo Professor

Fernando Perna, muito embora o da BMF seja mais focalizado no *lobby* dos impactos ambientais que este gere.

### *Hugo Henriques (Sopromar)*

- Saúda os presentes e em especial ao Professor Fernando Perna. Esta temática tem para si um valor pessoal, sendo que faz parte de uma empresa familiar sedeadada desde 1974. A Sopromar sofreu alterações ao longo da sua evolução, nomeadamente do sector das pescas para um sector do recreio, com a mudança de procedimentos e técnicas de trabalho, sendo que hoje é uma empresa que aposta na inovação e na importação de novas metodologias, processos e produtos para Portugal.
- A principal preocupação do sector dos estaleiros é a formação de pessoal, dado que Portugal não soube fazer a transição da mão-de-obra ligada às pescas para o recreio, e hoje enfrenta um investimento que tem de ser feito de raiz na área da formação. A Sopromar faz uma integração com as escolas locais, com incidência especial na área da formação e da continuidade.
- As boas práticas ambientais distinguem a empresa a nível internacional, factor que demonstra atrair clientes.
- Estão associados a fabricantes internacionais, favorecendo a excelência na qualidade dos serviços prestados e atraindo clientes, nomeadamente de Espanha, na qual este tipo de serviços é menos dispendioso, os quais recorrem à Sopromar pela sua qualidade. Aborda os serviços e capacidades de recepção de embarcações, a nível de estacionamento e outras facilidades como, grua telescópica, *travel lift*, empilhadores e rampa de acesso, reparações a nado, vigilância 24 sobre 24 horas, e equipamentos de apoio, que demonstram a modernidade dos serviços ao dispor do cliente.
- Aborda os departamentos da empresa, bem como os valores em percentagem dos mercados que os procuram Portugal representa

apenas 30% dos clientes que recebem. Os barcos à vela detêm 40% da facturação, seguido das embarcações a motor.

- O mercado da náutica é hoje constante ao longo do ano, sendo que um dos meses que detém menos facturação é o mês de Junho, referindo também que grande dos seus clientes prefere o Algarve no inverno. A empresa no período de 1999 a 2009, cresceu em 21% face aos 5,6% de crescimento da náutica, e aumentou de nove para 40 funcionários no mesmo período.
- Faz a análise *SWOT* do mercado dos estaleiros para a região, onde conclui que este mercado veio a alargar a época turística, desdobrando-se em mais receitas, mais postos de trabalho, maior visibilidade para a região e para Portugal, reforço de uma imagem de qualidade que capta uma procura com maior poder aquisitivo e por fim no desenvolvimento da náutica. Os pontos fracos nesta matéria são sobretudo o tempo de resposta e burocracia excessiva para projectos e requerimentos, falta de planeamento e garantias, bem como a falta de apoio por parte das entidades governamentais, situação que acredita que melhore, no sentido em que o PENT, não só apoie financeiramente mas que indique a trajectória a seguir. Acredita também que a saturação das marinas da região, a falta de mão-de-obra qualificada, pressões do *lobby* ambiental e a taxa de IVA superior aos países concorrentes são factores prejudiciais ao negócio.
- Portugal necessita de continuar a sua tradição náutica e de fazer renascer a indústria da construção de embarcações.

## Brian Clark (BMF)

- Cumprimenta os presentes, e em especial os organizadores do evento, nomeadamente Fernando Perna, Maria João Custódio e Martinho Fortunato pela sua hospitalidade durante a sua estada. Salaria a importância do estudo levado a cabo pelo CIITT. Refere a oportunidade que revê de fazer uma visita com Martinho Fortunato às marinas da região, Lagos, Portimão, Albufeira e Vilamoura. Menciona que as marinas em si são um destino turístico, mas essencialmente são as agências governamentais, os *stakeholders* e as marinas que trabalham em conjunto no intuito de desenvolver um produto turístico coeso.
- A BMF produz anualmente um relatório estatístico da indústria e em particular do sector das marinas. Quanto à evolução e tendências, remete para estudo realizado há dois anos sobre os benefícios económicos das marinas costeiras, em especial o seu departamento que trata de questões ambientais.
- A *British Marine Federation* é uma federação no sector da náutica de recreio, estabelecida desde o ano 1913, que conta com 1500 membros e representa todas as pessoas no Reino Unido que se relacionem com esta indústria. Representa, promove e protege uma indústria que suporta mais de quatro milhões de entusiastas da náutica tanto nas zonas costeiras como no interior. A Federação integra desde o serviço de suporte aos membros, infra-estruturas náuticas ligada a questões do ambiente, suporte técnico e legal, até ao trabalho em relações externas com o governo no intuito de promover e publicitar as actividades náuticas de recreio. Trabalha ainda para o desenvolvimento comercial da náutica do Reino Unido, levando-a a feiras internacionais, e através da realização de estatísticas e estudos de mercado.
- Refere ainda a *The Yacht Harbour Association* (TYHA) a qual é composta por membros dentro e fora do Reino Unido, onde se inserem as marinas de Lagos, Vilamoura e de Albufeira, as quais fazem parte desta associação e possuem as cinco âncoras de ouro (o maior galardão

que a TYHA pode dar a uma marina). Providencia auxilio aos seus membros no concernente à construção e desenvolvimento de marinas, e ainda a uma ferramenta da *internet* - *Birth Search* - que permite aos nautas averiguar quais os postos de amarração disponíveis.

- É apresentado o estudo elaborado em 2007/2008. Quanto às tendências é feita uma nota de atenção que pretende alertar os presentes para o facto de o estudo se basear em anos anteriores, e que muito embora estes valores sejam positivos, poderão vir a ser afectados pela conjuntura actual. O retorno apresenta um acréscimo de 5%, muito embora haja um ligeiro decréscimo no que diz respeito ao número de empregados. No Reino Unido existem 4300 negócios de marinas de recreio, dos quais a BMF representa cerca de 1500, incluído neste número os negócios de maior volume, embora exista a ambição de captar membros de menor dimensão. No intuito de demonstrar a importância do sector das marinas (*coastal e inland*), refere que este contribui em 6% para o produto total da indústria náutica no Reino Unido.
- No estudo dos impactos económicos das marinas costeiras, contaram com alguns parceiros dos quais refere a *Crown Estate*, a *Jersey Harbors* e a TYHA. Reuniu uma amostra de nove marinas (composta por marinas de grande dimensão e de renome bem como marinas de negócio familiar), e por fim foi elaborado um relatório com a empresa de consultadoria BHQ. Os objectivos do estudo basearam-se na necessidade de obter uma visão explicativa do sector, bem como de avaliar os seus impactos na economia e os seus efeitos multiplicadores no âmbito do turismo, realçar o perfil de sucesso do sector e ainda o de fazer uma avaliação da oferta e da procura, permitindo assim o desenvolvimento e expansão das marinas e dos negócios associados às mesmas.
- Os resultados do estudo mostram que existe uma procura saudável, mas que existem dificuldades no desenvolvimento de novos projectos, sendo que a natureza da grande maioria dos recentes projectos são de pequena dimensão. Existem evidências de uma tendência crescente

para as embarcações de grande porte, sendo que dada a natureza limitada do território as marinas vão ter que reajustar a sua oferta para poder receber estas embarcações, com a conseqüente diminuição da capacidade de recepção. Este estudo torna-se um factor importante de sensibilização do governo para a necessidade de se criarem mais marinas.

- O sector das marinas é muito importante e produtivo, quer pelo impacto económico que gera para o PIB, quer pelo elevado nível de produtividade que tem acrescido pelos efeitos multiplicadores nas regiões.
- Quanto ao seu sector, trata das questões ambientais, recebendo directrizes do Reino Unido e de Bruxelas, sendo que a sua função é a de promover e de providenciar estas informações aos membros da BMF. O trabalho que tem agora em mãos é a nova proposta de lei do Reino Unido “*The U.K. Coastal Marinas Access Bill*”, que trouxe alguns impactos para o sector, nomeadamente a questão das dragagens, a criação de um percurso costeiro sem interrupções, o qual pode ter impactos turísticos benéficos mas também contém alguns riscos, o impacto das zonas de conservação natural na indústria e por fim lida com a sensibilização das pessoas para as questões ambientais.
- Através deste último ponto remeteu para o projecto *Green Blue*, elaborado pela BMF e pela *Royal Yatching Association*, que une a indústria e o grupo de utilizadores, no âmbito de gerar uma consciência ambiental. Os projectos e a pesquisa académica geram provas científicas que são susceptíveis de ser aplicados ao mundo real. Tem como metas a promoção de um uso sustentado das águas costeiras e não costeiras, a educação e informação da comunidade náutica. Os problemas com que lidam são, designadamente, a gestão dos resíduos (remete para um encorajamento da utilização da reciclagem e a promoção de meios para tal) o que pode levar a grandes poupanças dado o factor poluidor-pagador. O projecto possui ainda algumas ferramentas *on-line* como um serviço extra, o que permite informar acerca das boas práticas e dos meios a adoptar para tal.

- Termina com o desejo de o seu estudo ter servido para que todos tenham aprendido algo, e confessa que aprendeu muito no Algarve ao ter percorrido as marinas da região.

### Encerramento do Painel - Martinho Fortunato:

- Considera que este último estudo está de algum modo ligado ao apresentado por Fernando Perna no primeiro painel, e põe em evidência os proveitos e postos de trabalho existentes no Reino Unido neste sector, e por comparação a situação de perda de capacidade que Portugal enfrenta.
- Existe falta de mercado nacional, comparativamente à cultura náutica existente no Reino Unido, em que o mercado das marinas é cinco vezes maior que o nosso e que existe um barco por cada vinte habitantes, facto que se mostra estranho sendo que a maior parte da população portuguesa vive junto ao mar.
- Encerra assim o painel com o reforço da ideia de que tanto Portugal, como o Algarve em particular, necessita cativar a procura nacional de modo a que não sofra consequências negativas da dependência do mercado externo, salientando o caso do golfe e da náutica.

## *Painel III - A Fileira da Náutica: Eventos e Promoção*

2º Debate da Tarde

Moderação: **António Pina** (ERTA)

Oradores: **João Sacchetti** (João Lagos Sport)

**Jaime Costa** (Big Game Clube de Portugal)

### *João Sacchetti (João Lagos Sport)*

- Apresenta-se no lugar de João Lagos a pedido do mesmo. Inicia a sua exposição com um cumprimento aos presentes, valorizando a iniciativa.
- Descrição de eventos, sendo que os mesmos são essenciais à notoriedade de um destino turístico, qualificando o país. É enaltecido que “Eventos constroem-se sobre eventos”, numa lógica de que é necessário haver um crescimento baseado em estudos chave para que de um menor evento se possa fazer um crescimento quantitativo e qualitativo para o próximo evento.
- Portimão tem seguido um caminho na organização de grandes eventos (destacando-se a *Audi Med Cup*, o Autódromo Internacional do Algarve, entre outros), os quais têm um papel importantíssimo não só na dinamização de um destino turístico mas também a nível de motor da economia local, relacionando os eventos e a criação de empresas vocacionadas para os mesmos, com o acréscimo de emprego que tal provoca.
- A *Audi Med Cup*, anterior *Breitling Med Cup*, surgiu no seguimento de uma solicitação do ministro da economia de trazer “um grande evento de vela para o Algarve” (após Portugal perder a candidatura à *America’s Cup*). A João Lagos Sports conseguiu trazer um evento com semelhante notoriedade para águas algarvias. Impondo-se no panorama

internacional e gerando imensa atenção e notoriedade para Portimão. O *Audi Med Cup* é por si só construtor de valor. O seu sucesso potencia o crescimento e multiplicação de outros eventos, trazendo mais valias para todos os envolvidos.

- Este evento capta toda uma estrutura mediática que se gera em torno do acontecimento e que traz uma grande visibilidade a Portimão, ao Algarve e a Portugal. As imagens da regata são distribuídas diariamente durante o evento por um total de 191 países em 5 continentes, por cadeias de televisão de renome como a *Eurosport*, RAI, ESPN e ESPN *Star*, entre outras.

### *Jaime Costa (Big Game Fishing Portugal)*

- É cumprimentada a assistência e a mesa, agradecendo a Augusto Figueira.
- Destaque para a “pesca sem morte”.
- Em Portugal o *Big Game Fishing* é praticado desde a década de 50, com destaque para Sesimbra onde se praticava a pesca do Espadarte, e para Portimão que acolheu o primeiro torneio de pesca grossa em 1998.
- O *Big Game Fishing* assume-se como a modalidade de pesca desportiva com maior desenvolvimento no Algarve, beneficiando a região de óptimas condições para a mesma.
- Destaque para a multiplicidade de espécies aqui existentes.
- Grande impacto da modalidade na Comunidade Europeia, com a existência de 2.900 empresas e 60.000 postos de trabalho que geram aproximadamente 5.000 milhões de Euros.
- A pesca grossa, desde que devidamente regulamentada, pode gerar muito emprego e valor, sendo que existe até espaço para a pesca desportiva começar (tal como vem sido feito noutros locais) a substituir a pesca comercial.
- O mar pode proporcionar excelentes oportunidades para o sector turístico sem que seja posta em causa a existência das suas espécies ou qualidade dos seus *habitats*.

- A modalidade deve ser alvo de estudo e análise por parte das entidades com competências no Algarve, deixando a sugestão à Universidade do Algarve.

### Perguntas e/ou Comentários da Assistência:

- “Dado que existe dificuldade em chegar ao evento por parte da população e que não existe suficiente envolvimento dos recursos humanos locais com na *Audi Med Cup*, como se avalia um impacto de um evento destes a nível económico?”
- “Já se fizeram provas de grande dimensão em Cascais com organização e colaboração algarvia que foram alvo de críticas muito positivas, porque não podem os eventos no Algarve ter mais algarvios?”
- É destacado o facto da regata da volta ao Mundo ter partida e chegada em Portugal (Portimão) mas não existir nenhum velejador português em competição.

### Respostas dos Oradores:

- A oferta de eventos de grande dimensão em Portugal, expõe o país e isso traz retorno. Não se conhece a melhor fórmula de medição do retorno deste tipo de iniciativas, sendo referida que a fórmula utilizada é o número de horas de exposição mediática.
- A contratação de mão-de-obra local é uma das políticas da João Lagos Sport, no entanto a sua intervenção é apenas a nível local, sendo que o evento vem estruturado de fora pela *Med Cup*. O facto de as pessoas não se poderem aproximar dos barcos está ligado a medidas de segurança que ultrapassam os organizadores do evento.

## Encerramento do Painel - António Pina:

- Considera que se estão a confundir matérias de educação e de desenvolvimento turístico-desportivo, e salienta que após ter trabalhado 32 anos na área da educação tem legitimidade para fazer esta afirmação. Ressalva ainda que é de extrema importância que o desenvolvimento desportivo passe pela educação, mas há que não confundir as medidas de educação, com o impacto dos grandes eventos desportivos para a região. Seria excelente poder parar o tempo durante vinte anos para que se pudesse desenvolver o desporto e só depois se chamassem grandes eventos, mas tal é impossível!

## *Painel IV - A Actividade dos Portos de Cruzeiros*

Debate da Tarde

Moderação: **Brandão Pires** (IPTM)

Oradores: **José Campos** (*Med Cruise*)

**Carlos Acosta** (*Classic International Cruises*)

### *José Campos (Secretário Geral da Med Cruise)*

- Agradece a Portimão, ao Porto de Portimão e engrandece a importância da conferência.
- A *Med Cruise* actualmente inclui 75 portos, dos quais 2 em Portugal (Lisboa e Portimão)
- O estudo do Conselho Europeu, editado no dia anterior à conferência, fundamenta que existe um “boom” que é notável do sector dos cruzeiros. Ainda que estejamos em plena crise económica, existe actualmente mais crescimento neste sector na Europa do que em qualquer outro sítio do mundo.
- A tendência para a descoberta por parte dos europeus para o Turismo de Cruzeiro é crescente, sendo que a representatividade dos mesmos duplicou de 2005 a 2007, de 2.4 milhões para 4.4 milhões. O aumento da quantidade e qualidade dos portos europeus é necessário para a satisfação desta procura crescente.
- Os portos europeus já são passíveis de se integrarem no top 20 mundial, onde o porto de Barcelona se assume num lugar de destaque, ocupando a 5ª posição mundial. Os portos mediterrâneos estão a caminhar a passos largos para o topo em questão de passageiros sendo que têm uma elevada procura em Novembro. Esclarece-se assim que o factor temperatura não é uma das principais motivações para quem procura os cruzeiros turísticos. Emerge deste modo um novo mercado potencial,

atendendo ao facto do produto cultural mover muitos turistas que escolhem os meses considerados “low season” para visitarem os locais, evitando com isso o movimento excessivo do Verão, e garantindo elevados níveis de satisfação.

- Portimão é um porto de passagem, ou “*Transit Port*” e não um Porto de embarque ou “*Home Port*”. Existe um certo perigo para os pequenos portos emergentes terem intenção de se afirmar como “*Home Ports*”, sendo necessária a existência de toda uma multiplicidade de estruturas e infra-estruturas, sendo importante, como acontece em Portimão, a existência de um aeroporto a menos 45 minutos como um dos factores de sucesso para o porto.
- A crise económica não se mostra muito prejudicial para o sector dado que os últimos dados apontam para um crescimento de 4 a 6%, que embora tenha diminuído ligeiramente relativamente às primeiras projecções continua a crescer de forma positiva.
- Notória satisfação por saber que existem no meio pessoas com capacidade de compreensão e conhecimento para desenvolver o tema.
- O turismo de cruzeiro não compete de forma directa com outros tipos de turismo em terra, podendo pelo contrário potenciar a descoberta da região por parte de turistas que de outro modo não a viriam conhecer.
- Existe uma necessidade de se criar uma sinergia entre os cruzeiros e as cidades portuárias, potenciando deste modo toda uma cadeia de valor e criação de emprego de forma directa, indirecta e induzida, sendo necessária a criação de uma rede de acessos ao turismo local e às cidades portuárias.
- Um porto de cruzeiros pode criar alguns problemas de escoamento aquando das chegadas, embora isso não possa ser visto como um entrave à criação e desenvolvimento do mesmo, pois através de uma acção sinérgica entre várias entidades e organismos, incluindo a *Med Cruise* o problema poderá ser atenuado ou mesmo eliminado.

## *Carlos Acosta (Director de Operações da Classic International Cruises)*

- Cumprimenta e agradece aos presentes e à organização do evento.
- É essencial a percepção dos problemas que podem influenciar o sucesso ou insucesso dos portos, exemplificando alguns casos de portos do Mar Mediterrâneo.
- Existem dois tipos de cruzeiros: os repetitivos/ industriais e os de destino, sendo que os primeiros se distinguem pelo facto de terem rotas ou itinerários fixos, e nos segundos a motivação principal é o destino (por razões históricas, culturais, etc.), em regra estes últimos são efectuados com navios mais antigos e tradicionais.
- A localização geográfica dos portos é de extrema importância, não devendo os mesmos estar demasiado próximos, possibilitando assim uma escala em cada um deles.
- A legislação criada para manter os navios comerciais longe da costa afecta de forma negativa os cruzeiros, sendo possível verificar que o cumprimento da mesma provoca atrasos aos navios e impossibilita algumas escalas.
- Os portos devem servir os interesses locais e da região, sob pena de se tornarem “cegos e desajustados da realidade”. A autonomia dos portos é assim um factor positivo pois contribui para um desenvolvimento mais equilibrado, não estando dependentes de entidades que visem apenas o seu lucro.
- É essencial que se passe uma boa imagem aos visitantes afim de os interessar pela região.
- Os operadores turísticos necessitam ser controlados, caso contrário tentarão maximizar o seu lucro em detrimento dos portos.
- Em conclusão é referido também que as tripulações podem ser vistas como um importante factor em toda a equação das receitas geradas pela industria dos cruzeiros, revelando que “em média a tripulação gasta o dobro do dinheiro dos passageiros”.

## Perguntas da Assistência:

- “Existe a sensação de que nem sempre tem sido feito o investimento suficiente, quer ao nível de dragagens que ao nível da protecção do património subaquático”.
- “Havendo na região tanto potencial de oferta, quer hoteleira e cultural, quer ao nível de infra-estruturas (nomeadamente o aeroporto a 45 minutos de Portimão), será que não estão reunidas as condições para um *Home Port*?”
- “É mencionado a anestesia de Portugal face ao seu potencial, será que uma das razões é a falta de marketing? Porque razão não está o porto de Portimão exposto no *Web Site* da *Med Cruise*?”
- “Existirá a necessidade de rebocadores, quando um *mega ship* sozinho consegue fazer as manobras para sair do porto?”
- “Existem problemas relativos à promoção segmentada de Portugal, e igualmente ligados à ideia de que os cruzeiros são um negócio portuário quando estes devem ser vistos como um negócio turístico. É mencionado ainda que Portimão não está preparado para receber *mega ships*.”
- “Os rebocadores são necessários ainda que os navios novos tenham a capacidade de sair dos portos com pouco espaço de manobra, dadas as condições meteorológicas que às vezes o impossibilitam”

## Respostas dos Oradores:

- Será complicado associar os cruzeiros a destinos essencialmente culturais devido ao elevado número de turistas que um cruzeiro transporta, reflexão sobre a falta de qualidade que possa surgir com a necessidade de se moverem demasiadas pessoas.
- Explicação técnica dos perigos de um *mega ship* utilizar os seus potentes motores para fazer manobras dentro de um porto sendo que o mesmo obrigaria a dragagens constantes e implicaria problemas nas infra-estruturas portuárias.

- Necessidade de um planeamento bastante completo em ordem a evitar a posterior necessidade de constantes intervenções no porto de Portimão.
- Explicitação sobre os custos e implicações de se estar constantemente a solicitar rebocadores a outros portos.

### **Encerramento do Painel e Conferência - Brandão Pires:**

- Ressalta a necessidade de uma aposta no cuidado e no rigor transmitido pelo Algarve a todo o mundo, sendo que através da excelência sempre será garantido de que se evitam exposições mediáticas negativas. Refere ainda que o IPTM vai fazer os possíveis para que seja revista a situação do afastamento da costa dos cruzeiros quando navegam para sul.
- Alerta ainda para o facto de que ainda existem muitas obras a serem executadas antes de se dar por concluído o projecto e os objectivos do porto de cruzeiros de Portimão.

## **2. Resumo Final**

### **Iniciativa louvada dada a importância do tema para a Região do Algarve:**

- Os discursos de abertura evidenciaram a importância dada ao Turismo Náutico na região do Algarve. A iniciativa da conferência foi louvada por todos os oradores e delegados, na medida em que se conseguiu um envolvimento de grande parte das entidades com responsabilidades, directas ou indirectas, nesta matéria.

### **O Turismo Náutico e a Estratégia de Desenvolvimento Turístico do Algarve:**

- As apresentações do 1º Painel incidiram na estratégia do turismo náutico em Portugal e sobre a metodologia, resultados e linhas estratégicas do estudo sobre o "Perfil e Potencial Económico e Social do Turismo Náutico no Algarve" desenvolvidas pelo CIITT-UAlg a solicitação da CCDRALg.

### **A Fileira da Náutica: Serviços e Infra-estruturas**

- O 2º painel iniciou a discussão em torno do futuro da náutica enquanto área de negócio e benefício económico-social das regiões e a gestão de serviços e infra-estruturas, cujo potencial é significativo, demonstrando a necessária existência de boas práticas quer na prestação de serviços quer na qualidade das infra-estruturas.

### **A Fileira da Náutica: Eventos e Promoção**

- O 3º Painel abordou a temática dos eventos enquanto importante factor de atracção reconhecido por muitos destinos. A par de uma cuidada estruturação e análise do mercado da náutica, são também um elemento demonstrativo do dinamismo dos territórios com efeitos directos ou indirectos sobre a economia local e a projecção da imagem do destino.

### **A Actividade dos Portos de Cruzeiro**

- O 4º Painel abordou o crescimento da indústria de Cruzeiros enquanto importante oportunidade de negócio para os portos e destinos, os quais requerem igualmente uma grande adaptação, quer ao nível da infra-estrutura portuária, quer em termos da gestão no destino.

### **A sessão de Encerramento**

- Sublinhou a satisfação dos oradores e delegados com os resultados da Conferência, tendo sido destacada a importância da sua repetição, com eventual aprofundamento dos temas ora debatidos.