



ECONOMIA DO MAR EM PORTUGAL 2023

RELATÓRIO DE MONITORIZAÇÃO
Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030

Ficha técnica



2

Coordenação Técnica:

Divisão de Avaliação e Monitorização da Direção de Serviços de Estratégia

© Direção-Geral de Política do Mar, janeiro de 2025

Fotografia capa: ©Freepik.com

Contactos:

DGPM – Direção-Geral de Política do Mar

Morada: Av. Dr. Alfredo Magalhães Ramalho n.º 6 | 1495-006 Lisboa – Portugal

Tel.: +351 218 291 000

E-mail: geral@dgpm.gov.pt

Índice

Ficha técnica.....	2
SUMÁRIO EXECUTIVO.....	9
NOTA METODOLÓGICA	14
ENQUADRAMENTO.....	16
OBJETIVO ESTRATÉGICO 1	17
Combater as alterações climáticas e a poluição e proteger e restaurar os ecossistemas	17
Conclusões OE1	19
OBJETIVO ESTRATÉGICO 2	21
Fomentar o emprego e a Economia Azul circular e sustentável.....	21
Conclusões OE2:.....	47
OBJETIVO ESTRATÉGICO 3	48
Descarbonizar a economia e promover as energias renováveis e autonomia energética.....	48
Conclusões OE3:.....	53
OBJETIVO ESTRATÉGICO 4	54
Apostar na garantia da sustentabilidade e na segurança alimentar.....	54
Conclusões OE4.....	90
OBJETIVO ESTRATÉGICO 5	91
Facilitar o acesso a água potável.....	91
Conclusões OE5.....	92
OBJETIVO ESTRATÉGICO 6	94
Promover a saúde e o bem-estar	94
Conclusões OE6.....	111
OBJETIVO ESTRATÉGICO 7	112
Estimular o conhecimento científico, desenvolvimento tecnológico e inovação azul.....	112
Conclusões OE7.....	123
OBJETIVO ESTRATÉGICO 8	124
Incrementar a educação, a formação, a cultura e a literacia do Oceano	124
Conclusões OE8.....	135
OBJETIVO ESTRATÉGICO 9	136
Incentivar a reindustrialização e a capacidade produtiva e digitalizar o Oceano	136
Conclusões OE9.....	143
OBJETIVO ESTRATÉGICO 10	144
Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação	144
Conclusões OE10.....	152
Metas	153
A Contribuição para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.....	158
Conclusões.....	161



3

Índice de Figuras

Figura 1 – Linha de costa continental em situação crítica de erosão (%).....	18
Figura 2 – Extensão da faixa costeira intervencionada para proteção de pessoas e bens (operações do POSEUR) (n.º).....	18
Figura 3 – Troços de linha de costa em situação de erosão (período 1958-2021)	19
Figura 4 – Evolução do peso da Economia do Mar em Portugal entre 2010-2022 (%)	22
Figura 5 – Indicadores das empresas consideradas integralmente Mar, no ano de 2022	23
Figura 6 – Empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (n.º).....	24
Figura 7 – Pessoal ao Serviço das empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (n.º)	25
Figura 8 – Volume de Negócios das empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (M€)	26
Figura 9 – VAB das empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (M€)	27
Figura 10 – Evolução das importações, exportações e saldo externo de produtos (bens e serviços) da Economia do Mar (M€)	27
Figura 11 – Evolução do peso das importações e exportações de produtos (bens e serviços) da Economia do Mar relativamente à Economia Nacional (%)	28
Figura 12 – Estrutura das importações e exportações de produtos (bens e serviços) da Economia do Mar (média 2016-2018).....	28
Figura 13 – Balança Comercial de Bens da Economia do Mar (M€)	29
Figura 14 – Peso das Exportações e Importações de Bens da Economia do Mar no Comércio Internacional Português (%)	29
Figura 15 – Balança Comercial Peixes, Crustáceos e Moluscos (M€).....	30
Figura 16 – Balança Comercial da Indústria do Pescado (M€)	31
Figura 17 – Balança Comercial da Fileira do Pescado (M€)	32
Figura 18 – Peso das Exportações e Importações de Bens da Fileira do Pescado no Comércio Internacional Português (%)	33
Figura 19 – Exportações de Bens da Economia do Mar (M€)	34
Figura 20 – Importações de Bens da Economia do Mar (M€).....	35
Figura 21 – Evolução da taxa de cobertura da Balança Comercial de Bens de Portugal, Fileira do Pescado e Economia do Mar (%)	36
Figura 22 – Tripulação da Frota de Bandeira Portuguesa, por nacionalidade (n.º)	37
Figura 23 – Tripulação da Frota de Bandeira Portuguesa, por tipo de navio (n.º).....	38
Figura 24 – Marítimos inscritos (registados e ativos) (n.º).....	39
Figura 25 - Cédulas marítimas em vigor (válidas) (n.º)	39
Figura 26 - Principais Países com os quais Portugal teve trocas comerciais na Balança de Bens da Economia do Mar em 2023.....	40
Figura 27 - Principais países de destino/origem das exportações e importações na balança de bens da Economia do Mar Portuguesa em 2023 (M€)	41
Figura 28 - Trocas comerciais entre Portugal e a CPLP na Balança de Bens da Economia do Mar em 2023 (M€)	42
Figura 29 - Financiamento pelo programa EEA Grants – Crescimento Azul (M€) (2023)	42
Figura 30 - PT 2020: Financiamento comunitário na Economia do Mar por fundo (M€) (2014-2022)	43



Figura 31- PT 2020: Financiamento comunitário na Economia do Mar por fundo (M€) (2014-2022).....	43
Figura 32 - Importância da Economia do Mar no PT 2020 (%) (2014-2022)	44
Figura 33 - PT 2020: Financiamento comunitário na Economia do Mar por programa operacional (M€) (2014-2022).....	44
Figura 34 - Financiamento comunitário por natureza de beneficiário na Economia do Mar (M€) (2014-2022).....	45
Figura 35 - Investimento total, fundo aprovado e fundo executado, por sector económico ou área de atividade (M€) (31dez22)	46
Figura 36 – Potencial de Aquecimento Global (1 000 t equiv. CO ₂)	49
Figura 37 – Potencial de acidificação (t equiv. SO ₂)	50
Figura 38 – Potencial de formação de ozono troposférico (t equiv. compostos orgânicos voláteis não metânicos).	51
Figura 39 – Energias Renováveis Oceânicas (ERO), (2023)	51
Figura 40 – Vendas de produtos de petróleo em Portugal (mercado de bancas marítimas) (t)	52
Figura 41 – Proporção de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks), com avaliação analítica (Categoria 1 do ICES), para o Continente e Açores	55
Figura 42 – Proporção de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks), com avaliação baseada na aproximação de precaução (Categoria 3 do ICES), para o Continente e Açores	56
Figura 43 – Proporção de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks) com avaliação analítica estritamente nacional (Categoria 3 do ICES) para a Madeira.....	57
Figura 44 – Consumo nacional aparente per capita de pescado (kg/habitante).....	58
Figura 45 – Captura e produção de biomassa (pesca e aquicultura) (1 000 t).....	58
Figura 46 – Pescadores matriculados por faixa etária (n.º).....	59
Figura 47 – Frota registada por tipo de motorização (n.º)	60
Figura 48 – Frota registada (licenciada e não licenciada) (n.º)	61
Figura 49 – Frota registada (arqueação bruta – 1 000 GT)	61
Figura 50 – Frota registada (potência – 1 000 kW)	62
Figura 51 – Capturas de pescado (1 000 t).....	63
Figura 52 – Utilização de quotas de pesca (%)	63
Figura 53 – Pescado transacionado em lota (1 000 t)	64
Figura 54 – Pescado transacionado em lota (M€).....	65
Figura 55 – Preço médio de pescado transacionado em lota (€/kg)	65
Figura 56 – Pescado transacionado em lota, por NUTS II (1 000 t)	66
Figura 57 – Pescado transacionado em lota, por NUTS II (M€)	67
Figura 58 – Principais espécies transacionadas em lota (1 000 t)	68
Figura 59 – Principais espécies transacionadas em lota (M€).....	69
Figura 60 – Preço médio das espécies de pescado mais vendidas em lota (€/kg)	70
Figura 61 – Transformação do pescado: produtos vendidos (1 000 t).....	71
Figura 62 – Transformação do pescado: produtos vendidos (M€)	72
Figura 63 – Estabelecimentos de aquicultura (n.º).....	73
Figura 64 – Superfície dos estabelecimentos de aquicultura (ha)	73
Figura 65 – Estabelecimentos de aquicultura ativos, por tipo de água (n.º).....	74
Figura 66 – Estabelecimentos de aquicultura ativos, por regime (n.º).....	74
Figura 67 – Superfície dos estabelecimentos de aquicultura ativos, por tipo de água (ha)	75
Figura 68 – Superfície dos estabelecimentos de aquicultura ativos, por regime (ha)	76
Figura 69 – Produção dos estabelecimentos de aquicultura, por tipo de água (t)	77
Figura 70 – Produção dos estabelecimentos de aquicultura, por regime (t)	78



Figura 71 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por tipo de água (t)	79
Figura 72 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por regime (t).....	80
Figura 73 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por tipo de água (m€).....	81
Figura 74 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por regime (m€).....	81
Figura 75 – Produção em aquicultura, por NUTS II (t)	82
Figura 76 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por NUTS II (m€)	83
Figura 77 – Produção em aquicultura, por grupo de espécie (t)	83
Figura 78 – Principais espécies produzidas, em aquicultura (t)	84
Figura 79 – Vendas em aquicultura, por grupo de espécie (t)	85
Figura 80 – Vendas em aquicultura, por grupo de espécie (m€).....	86
Figura 81 – Preço médio das espécies vendidas em aquicultura (€/kg).....	86
Figura 82 – Principais espécies vendidas em aquicultura (t).....	87
Figura 83 – Principais espécies vendidas em aquicultura (m€).....	88
Figura 84 – Produção de sal marinho, por área e número de salinas (ha e n.º)	89
Figura 85 – Produção de sal marinho (1 000 t)	90
Figura 86 – Cartas de navegador de recreio emitidas, por categoria (n.º).....	96
Figura 87 – Cartas de navegador de recreio ativas, por categoria (n.º)	97
Figura 88 – Embarcações de recreio registadas, por zona de navegação (n.º).....	97
Figura 89 – Entidades formadoras de navegadores de recreio credenciadas (n.º)	98
Figura 90 – Clubes desportivos náuticos federados (n.º)	98
Figura 91 – Peso dos clubes desportivos náuticos federados, no total das atividades desportivas (% do total de clubes).....	99
Figura 92 – Praticantes de desportos náuticos federados (n.º).....	100
Figura 93 – Peso dos praticantes federados em desportos náuticos, no total das atividades desportivas (% do total de praticantes federados)	101
Figura 94 – Financiamento de modalidades náuticas federadas (m€)	101
Figura 95 – Peso do financiamento de modalidades náuticas federadas, no total das atividades desportivas (% do total de modalidades)	102
Figura 96 – Licenças de pesca lúdica, por tipo de pescaria (n.º).....	103
Figura 97 – Licenças de pesca lúdica, por validade (n.º)	104
Figura 98 – Qualidade de águas balneares costeiras e de transição (n.º).....	104
Figura 99 – Qualidade das águas balneares portuguesas.....	105
Figura 100 – Registo de agentes de animação turística, em freguesias costeiras (n.º).....	106
Figura 101 – Turismo costeiro, por estabelecimentos de alojamento turístico (n.º).....	106
Figura 102 – Turismo costeiro (em milhares) (camas) (n.º).....	107
Figura 103 – Turismo costeiro (em milhares) (dormidas) (n.º).....	108
Figura 104 – Turismo costeiro, por proveitos totais dos alojamentos (M€)	108
Figura 105 – Navios de cruzeiro entrados, por porto (n.º)	109
Figura 106 – Passageiros de navio de cruzeiro, por porto (milhares de passageiros) (1 000 n.º)	110
Figura 107 – Passageiros de navio de cruzeiro, por tipo (n.º)	110
Figura 108 – Passageiros por navio de cruzeiro.....	111
Figura 109 – Inscritos em cursos “Mar”, por ciclos de estudo no Ensino Superior (n.º).....	113
Figura 110 – Diplomados em cursos “Mar”, por ciclos de estudo no Ensino Superior (n.º)	114
Figura 111 – Despesa em I&D da Economia do Mar, face ao total nacional (M€ e %)	115
Figura 112 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por áreas temáticas (m€).....	115
Figura 113 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por setor (m€)	116
Figura 114 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por região, entre 2014-2020 (NUTS II e m€).....	116



Figura 115 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por região, entre 2014-2021 (NUTS II, m€ e área temática).....	117
Figura 116 – Pedidos de campanhas de cruzeiros a realizar em águas sob soberania ou jurisdição nacional (n.º).....	118
Figura 117 – Campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional (n.º)	119
Figura 118 – Campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, por finalidade (n.º).....	120
Figura 119 – Campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, por nacionalidade (n.º)	121
Figura 120 – Campanhas de cruzeiros científicos, realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, com participação portuguesa (n.º)	122
Figura 121 – Participação portuguesa em cruzeiros científicos, realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, com participação portuguesa (%)	123
Figura 122 – Centros de Formação Desportiva (CFD) do Desporto Escolar (n.º).....	125
Figura 123 – Participação de alunos no Projeto "CFD do Desporto Escolar" (n.º).....	125
Figura 124 – Participação de alunos no Projeto "CFD do Desporto Escolar" de Atividades Náuticas (n.º)	126
Figura 125 – Participação de alunos nas atividades pontuais do Projeto "CFD do Desporto Escolar" (n.º)	127
Figura 126 – Participação de alunos nas atividades regulares do Projeto "CFD do Desporto Escolar" (n.º)	127
Figura 127 – Ações de formação do FOR-MAR (n.º)	128
Figura 128 – Formandos inscritos e aptos no FOR-MAR (n.º).....	129
Figura 129 – FOR-MAR: Atividade formativa em 2024 por área de formação (n.º)	130
Figura 130 – ENIDH: Estudantes inscritos 2024/25 (n.º).....	131
Figura 131 – Alunos e professores envolvidos na Escola Azul (n.º)	132
Figura 132 – Estabelecimentos de ensino e entidades parceiras envolvidos na Escola Azul (n.º).....	133
Figura 133 – Municípios envolvidos na Escola Azul (n.º).....	134
Figura 134 – Campanha “Um Mar Sem Lixo” (n.º) (m3)	135
Figura 135 – Movimento geral do mercado portuário (n.º de navios).....	137
Figura 136 – Movimento geral do mercado portuário (navios em 1 000 GT)	138
Figura 137 – Carga movimentada em portos (1 000 t)	138
Figura 138 – Carga movimentada em portos (TEU -1 000)	139
Figura 139 – Importância do transporte marítimo no comércio internacional português (%)	140
Figura 140 – Volume do transporte marítimo no comércio internacional português (1 000 t)	141
Figura 141 – Valor do transporte marítimo no comércio internacional português (M€)	142
Figura 142 – Frota de Bandeira Portuguesa, por regime (n.º)	143
Figura 143 – Segurança costeira (elementos e horas de atividade) (n.º)	145
Figura 144 – Segurança costeira (ações e autos) (n.º).....	145
Figura 145 – Segurança costeira (milhas náuticas e quilómetros) (n.º)	146
Figura 146 – Sinistralidade marítima (n.º).....	147
Figura 147 – Socorro a naufragos e salvamento marítimo (n.º).....	147
Figura 148 – Ações de fiscalização realizadas em portos (n.º).....	148
Figura 149 – Poluição marítima (n.º)	149
Figura 150 – Títulos de utilização privativa do espaço marítimo (TUPEM), por setor (n.º)	150
Figura 151 – Operação da EMEPC (dias, horas, n.º)	151



Figura 152 – Percentagem do fundo do Mar mapeado com elevada resolução (sondadores acústicos multifeixe) (%)	151
--	-----



SUMÁRIO EXECUTIVO

A Direção-Geral de Política do Mar (DGPM), no âmbito da sua missão de monitorizar a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), elabora relatórios sobre a Economia do Mar em Portugal.

O presente relatório encontra-se organizado de acordo com os 10 Objetivos Estratégicos da ENM 2021-2030.

- O **Objetivo Estratégico 1 (OE1)**, que visa combater as alterações climáticas e a poluição e restaurar os ecossistemas, regista avanços significativos, especialmente no que se refere à proteção costeira. Entre 2013 e 2022, a proporção da linha de costa continental em situação crítica de erosão diminuiu de 23% para 17,6%, evidenciando o impacto positivo das medidas implementadas. Paralelamente, o número de operações aprovadas e plenamente executadas para proteção de pessoas e bens cresceu de forma consistente, refletindo o compromisso contínuo com a proteção ambiental e a adaptação climática.
- O **Objetivo Estratégico 2 (OE2)**, focado em fomentar o emprego e a Economia Azul circular e sustentável, apresenta sinais claros de crescimento, demonstrados pelo aumento do peso da economia do Mar em Portugal e pelo dinamismo dos seus principais indicadores.

“(...) estima-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)”¹

“No âmbito da Conta Satélite do Mar (CSM) 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 (Equivalente a Tempo Completo - ETC) da economia portuguesa, no período 2016-2017. As atividades económicas consideradas na CSM apresentaram um desempenho acima da economia nacional: entre 2016 e 2018, o VAB cresceu 18,5% (o VAB nacional aumentou 9,6%) e entre 2016 e 2017 o emprego aumentou 8,3% (na economia nacional a variação foi +3,4% no mesmo período)”¹

O peso da economia do Mar em Portugal aumentou, com o VAB representando 3,5% do PIB em 2022. O número de empresas, o volume de negócios e os empregos no setor registaram aumentos significativos, com destaque para os setores de recreio, desporto e turismo, que impulsionaram um aumento de 70%, entre 2010 e 2022, no emprego e um crescimento de 160% no VAB (entre 2010 e 2022).

¹ Instituto Nacional de Estatística. Conta Satélite do Mar 2016-2018



Apesar do aumento expressivo das exportações de bens e serviços relacionados com o Mar, a economia marítima continua a apresentar uma forte dependência de importações.

Entre 2010 e 2023, o défice comercial dos produtos da fileira do pescado variou entre -623 milhões e -1 300 milhões de euros. No mesmo período, a balança comercial de bens da economia do Mar registou um saldo negativo entre -641 milhões e -1 330 milhões de euros. Já a indústria transformadora do pescado apresentou um *superavit* comercial consistente, variando entre 22,1 e 70 milhões de euros.

Entretanto, o crescimento contínuo da frota de bandeira portuguesa, acompanhado por uma maior diversidade de tipos de navios, levou a uma necessidade grande de recursos humanos, o que se observa no aumento significativo de tripulantes de 4 966 em 2014 para 14 750 em 2023, indicando uma expansão significativa da capacidade marítima nacional.

Espanha destacou-se como o principal parceiro comercial de Portugal na economia do Mar, representando 46% das exportações e 42% das importações de bens do setor em 2023.

- **O Objetivo Estratégico 3 (OE3)**, que se concentra na descarbonização da economia e promoção das energias renováveis e autonomia energética, demonstra progressos notáveis, apesar de desafios persistentes. Entre 2010 e 2022, registou-se uma redução significativa das emissões atmosféricas em Portugal, destacando-se a diminuição do Potencial de Aquecimento Global de 71 602 toneladas equivalentes de CO₂ para 60 187 toneladas, e o Potencial de Acidificação, que caiu de 339 724 para 274 592 toneladas equivalente SO₂. Estes avanços refletem os esforços contínuos para alinhar o setor marítimo e a economia nacional com os objetivos de sustentabilidade climática.

As Energias Renováveis Oceânicas (ERO) mostram um avanço importante a partir de 2019, tendo, à data de hoje, instaladas duas centrais, com uma capacidade de 25,42 MW.

- **O Objetivo Estratégico 4 (OE4)**, que promove a sustentabilidade e a segurança alimentar, tem apresentado progressos positivos. Registam-se avanços na gestão das unidades populacionais das espécies de pescado mais importantes, refletindo os esforços para garantir a preservação dos recursos marinhos.

Em 2022, a captura de pescado atingiu 166 mil toneladas, enquanto 121 mil toneladas foram transacionadas em lota, gerando um volume de negócios de 336 milhões de euros. No mesmo ano, a produção aquícola totalizou 18,8 mil toneladas, com 16,1 mil toneladas comercializadas, representando um valor de cerca de 160 milhões de euros.



- O **Objetivo Estratégico 5 (OE5)** diz respeito ao acesso a água potável, tendo em consideração a crescente pressão sobre os recursos hídricos devido ao aumento da água destinada ao consumo humano, produção agrícola, produção pecuária, indústria, usos recreativos e outros. No momento, encontra-se em fase de construção o Sistema de Dessalinização na Região do Algarve, não existindo ainda indicadores que possam oferecer uma perspetiva de evolução relativamente a esta dimensão.

- O **Objetivo Estratégico 6 (OE6)**, focado na promoção da saúde e do bem-estar, tem registado avanços significativos em diversas áreas de atividade. Entre 2010 e 2023, o número de cartas de navegador de recreio emitidas aumentou de 10 188 para 12 495, refletindo o crescente interesse em atividades náuticas recreativas. Em 2021, Portugal contava com 88 mil embarcações de recreio registadas, evidenciando a adesão a este setor, o qual contribui para o bem-estar físico e mental.

Os clubes desportivos náuticos federados, em 2023, ascendiam a 875, representando 8% no total das atividades desportivas e o número de praticantes de desportos náuticos federados ascenderam, no mesmo ano, a cerca de 119,6 mil, representando 15,5% no total de praticantes federados, sendo este crescimento acompanhado por um aumento no financiamento para estas modalidades. A natação destaca-se como uma das atividades amplamente praticadas, promovendo benefícios físicos e sociais para todas as idades.

No que respeita ao turismo costeiro, em 2023, existiam 4 553 estabelecimentos de alojamento turístico costeiro, gerando proveitos totais de 5,2 mil M€.

Em 2023, entraram 878 navios de cruzeiro nos portos nacionais, transportando cerca de 1,6 milhões de passageiros o que traduz uma retoma significativa relativamente ao período da pandemia.

Entre 2010 e 2023, as licenças de pesca lúdica aumentaram de 172 574 para 197 252, demonstrando uma maior procura por atividades ao ar livre.

A qualidade das águas balneares melhorou continuamente, com a predominância esmagadora da categoria "Excelente".

- O **Objetivo Estratégico 7 (OE7)**, que visa estimular o conhecimento científico, o desenvolvimento tecnológico e a inovação azul, tem demonstrado progressos relevantes. O número de inscritos em cursos relacionados com o Mar no ensino superior aumentou de 1 845 em 2010/11 para 3 000 em 2022/23, enquanto o número de diplomados subiu de 377 para 736 no mesmo período. Estes dados refletem um crescente interesse e investimento na formação de profissionais qualificados para o setor marítimo.



As campanhas científicas têm dominado as atividades em águas sob jurisdição nacional, destacando a oceanografia. Contudo, a participação portuguesa em cruzeiros científicos tem mostrado uma redução significativa, tanto em termos absolutos quanto percentuais, apontando para a necessidade de estratégias mais robustas e recursos que incentivem maior envolvimento nacional. Em 2023, registou-se uma recuperação no número total de campanhas, embora a contribuição portuguesa permaneça limitada.

- O **Objetivo Estratégico 8 (OE8)** visa incrementar a educação, a formação, a cultura e a literacia do oceano e apresenta avanços sólidos nos últimos anos. O número de ações de formação e formandos inscritos e aptos no FOR-MAR tem crescido significativamente desde 2017, refletindo um compromisso contínuo com a capacitação de profissionais para o setor marítimo. Em 2024, o FOR-MAR registou um total de 730 ações de formação e 9 883 formandos inscritos. Paralelamente, no ano letivo de 2023/2024, verificaram-se cerca de 123 mil participações de alunos nos 64 Centros de Formação Desportiva Náutica.

O programa Escola Azul, entre 2017 e 2023, registou um crescimento exponencial no número de alunos, professores, estabelecimentos de ensino, entidades parceiras e municípios envolvidos, demonstrando o impacto positivo das iniciativas de literacia do oceano em Portugal, tendo, em 2023, envolvido 83 814 alunos, 3 100 professores, 396 escolas, 101 parceiros e 19 municípios. Além disso, o aumento substancial no volume de resíduos recolhidos desde 2016 através da campanha "*Um Mar Sem Lixo*" sublinha o sucesso de ações educativas e culturais na promoção da sustentabilidade e da responsabilidade ambiental junto das comunidades.

- O **Objetivo Estratégico 9 (OE9)**, focado no incentivo à reindustrialização, na capacidade produtiva e digitalização do oceano, apresenta sinais claros de fortalecimento. O movimento portuário, medido pelo número de navios, atingiu 13 951 em 2023, marcando o valor mais alto desde a pandemia. O volume de carga movimentada também tem crescido consistentemente, passando de 3 073 mil TEU em 2020 para 3 290 mil TEU em 2023, refletindo o dinamismo do setor.

Embora o transporte marítimo mantenha uma elevada relevância em termos de volume, representando cerca de 52% em 2023, observa-se uma redução gradual da sua contribuição em valor, que foi de 26% nesse ano. A frota de bandeira portuguesa tem mostrado uma expansão expressiva, crescendo de 232 em 2014 para 1 034 navios em 2024, este crescimento foi impulsionado pelo regime "Mar", o que evidencia o fortalecimento da capacidade marítima nacional.

O crescimento contínuo do movimento portuário e da frota nacional a partir do período da pandemia sublinha a importância de implementar soluções digitais que otimizem a logística, o rastreamento e a gestão das operações marítimas, promovendo maior eficiência e competitividade no setor.

- O **Objetivo Estratégico 10 (OE10)**, que visa garantir a segurança, soberania, cooperação e governação, demonstra um esforço contínuo para reforçar a vigilância e proteção costeira. Em 2022 e 2023, foram registadas, respetivamente, 612 614 e 468 892 horas de atividade em operações de segurança costeira, respetivamente, o que representa um aumento substancial em comparação com os anos de 2017 a 2021. Este dado reflete o esforço das operações para assegurar a soberania e a proteção das águas nacionais.

A recuperação do número de ações de fiscalização realizadas em portos, após a queda registada em 2020, reforça o seu papel essencial para a segurança e eficiência das atividades marítimas. As ações realizadas no âmbito da segurança costeira entre 2015 e 2023 registaram um aumento significativo de 107 620 em 2015 para um pico de 254 312 em 2021, mantendo-se relativamente estáveis acima das 240 000 nos anos seguintes. A emissão de Títulos de Utilização Privativa do Espaço Marítimo (TUPEM) registou variações ao longo do período de 2015 a 2023, enquanto as operações de mapeamento e o uso de tecnologias avançadas, como ROVs e sondadores acústicos, apresentam variações.

Adicionalmente, o aumento significativo na deteção de potenciais manchas de poluição marítima, de 67 em 2015 para 397 em 2023, evidencia a crescente importância de tecnologias de monitorização e resposta rápida para mitigar os impactos ambientais e garantir a proteção dos recursos marinhos.

NOTA METODOLÓGICA

Na elaboração do presente relatório, priorizou-se a utilização dos dados disponíveis mais atualizados, com o objetivo de garantir uma visão abrangente e precisa da evolução da Economia do Mar. Contudo, a diversidade de fontes utilizadas, bem como a natureza e as especificidades das séries estatísticas disponíveis resultaram em algumas descontinuidades temporais.

A metodologia adotada utilizou o ano de 2010 como referência inicial, uma vez que esse ano marca o início de um conjunto alargado de séries estatísticas estruturadas e comparáveis no âmbito da análise da economia azul. Salienta-se, porém que, uma vez que o início da recolha de informação por parte de algumas das referidas séries estatísticas teve lugar em anos posteriores, nem sempre foi possível assegurar aquele ano de referência.

Além disso, os dados mais recentes, particularmente os referentes a 2022 e 2023, provêm de fontes distintas que nem sempre disponibilizam informação retrospectiva completa ou alinhada com as séries anteriormente utilizadas. Assim, a coexistência de períodos distintos de referência nos gráficos e tabelas resulta de constrangimentos inerentes à disponibilização e atualização das estatísticas por parte das entidades responsáveis.

De referir igualmente que, apesar de este relatório se referir ao período de 2023, sempre que se verificou a existência de dados mais recentes, e considerando a data da sua elaboração, optou-se por proceder à respetiva integração. Esta decisão fundamenta-se no princípio de que toda a informação relevante deve ser incorporada, maximizando a sua utilidade analítica e garantindo que este documento reflete, tanto quanto possível, a realidade atual da Economia do Mar.

Em síntese, a abordagem adotada não se limitou rigidamente ao intervalo temporal definido, mas antes privilegiou uma perspetiva que valoriza a continuidade e a atualidade da informação, sem comprometer a coerência global do relatório.

OE1 | Combater Alterações Climáticas e Poluição, Restaurar Ecossistemas



17,6 %

de linha de costa continental em situação crítica de erosão (2022)

OE3 | Descarbonização, Energias Renováveis e Autonomia Energética



2 centrais de Energias Renováveis Oceânicas

com capacidade instalada de **25,4 MW** (2023)

OE6 | Saúde e Bem Estar



88 mil embarcações de recreio registadas (2021)

878 navios de cruzeiro entrados em portos nacionais, que representam **1,6 Milhões €** de passageiros (2023)

4 533 estabelecimentos de alojamento turístico costeiro (2023)



com proveitos totais na ordem dos **5,2 mil Milhões €** (2023)



875 clubes desportivos náuticos federados (2023)

8% do total das atividades desportivas (2023)

119,6 mil praticantes de desportos náuticos federados, que representam **15,5%** do total dos praticantes federados (2023)

OE7 | Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul



736 diplomados em cursos de Mar no Ensino Superior (2022/2023)



102 Milhões € despesa em I&D na Economia do Mar (2021)

3,2% do total nacional (2020)

OE9 | Reindustrialização, Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano



3,3 Milhões

TEU movimentados em portos nacionais (2023)

1 034 navios

registados com bandeira Portuguesa (2023)

26%

é o peso do valor do transporte marítimo no comércio internacional Português (2023)

OE2 | Emprego e Economia Sustentável



5,1% do PIB (2018)



3,9% do VAB Direto (2016-2018)



5,4% VAB Total (2018)



4,0% do emprego nacional (2016-2017)



1 113 Milhões € de défice da Balança Comercial de Bens da Economia do Mar (2023)

Espanha representa

46% das exportações de bens da economia do mar (2023)



42% das importações de bens da economia do mar (2023)

OE4 | Sustentabilidade e Segurança Alimentar

166 mil toneladas de capturas de pescado (2022)



121 mil toneladas de pescado transacionadas em lota (2022)

18,8 mil toneladas produzidas (aquicultura) (2022)



16,1 mil toneladas vendidas (2022)

OE8 | Educação, Formação, Cultura e Literacia do Oceano



123 mil participações de alunos

em **64** centros de formação desportiva Náuticos (2023/2024)



617 ações de formação

8 502 formandos inscritos FOR-MAR (2023)



a Escola Azul abrangeu

83 814 alunos

3 100 professores

396 escolas (2023)

OE10 | Segurança, Soberania, Cooperação e Governança



244 169

ações de segurança costeira realizadas (2023)

468 892 horas de atividade **92 058** milhas náuticas percorridas realizadas no âmbito da segurança costeira (2023)



7 488 autos levantados (2023)

ENQUADRAMENTO

A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 destaca a relevância de um oceano saudável como alicerce fundamental para o desenvolvimento sustentável, reforçando o papel do Mar como ativo estratégico para a economia e a sustentabilidade ambiental.

Este relatório insere-se nesse contexto, explorando múltiplas dimensões da economia do Mar e o seu impacto na economia nacional.

O Mar representa uma contribuição significativa para o Produto Interno Bruto (PIB), emprego e exportações, destacando setores como pesca, turismo, energias renováveis e biotecnologia azul. Este desempenho reflete-se num crescimento médio superior ao da economia nacional, ancorado na inovação, digitalização e transição para uma economia azul sustentável.

Além de apresentar os progressos alcançados, o relatório analisa desafios como as alterações climáticas, a preservação dos ecossistemas marinhos e a necessidade de reforço da governança marítima. Paralelamente, alinha-se com as metas da Agenda 2030 da ONU, contribuindo para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente o ODS 14.

Este enquadramento apresenta as bases para compreender o potencial estratégico do Mar para Portugal, consolidando o seu papel no contexto global e na promoção de uma economia mais azul, inclusiva e sustentável.



OBJETIVO ESTRATÉGICO 1

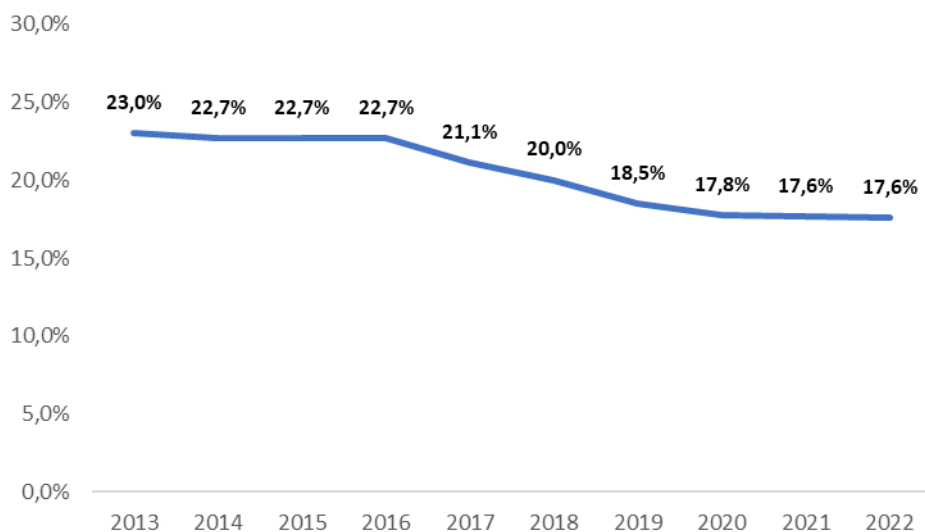
Combater as alterações climáticas e a poluição e proteger e restaurar os ecossistemas

Os dados demonstram avanços significativos na proteção costeira, essenciais para combater as alterações climáticas e proteger ecossistemas.

A redução da linha de costa em situação crítica de erosão, coincide com o aumento das intervenções na faixa costeira aprovadas e executadas.

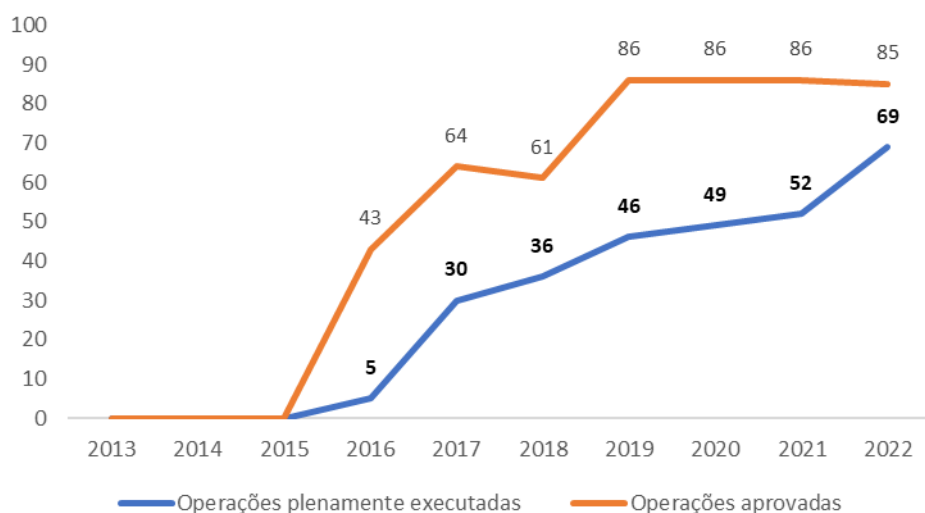
Entre 2015 e 2022, o número de operações plenamente executadas cresceu, refletindo esforços progressivos para mitigar os efeitos da erosão e proteger pessoas, bens e ecossistemas costeiros.



**Figura 1 – Linha de costa continental em situação crítica de erosão (%)**

Fonte: POSEUR

Na Figura 1 é possível constatar uma redução da percentagem da linha de costa continental em situação crítica de erosão, de 23% em 2013 para 17,6% em 2022. Esta melhoria beneficia a economia ao proteger infraestruturas, reduzir custos e preservar atividades económicas dependentes da costa.

**Figura 2 – Extensão da faixa costeira intervencionada para proteção de pessoas e bens (operações do POSEUR) (n.º)**

Fonte: POSEUR



As operações aprovadas pelo POSEUR apresentadas na Figura 2 cresceram rapidamente de 2015 a 2019, atingindo 86, número que se manteve relativamente constante até 2022. As operações plenamente executadas começaram em 2016, com 5, e cresceram de forma contínua, alcançando 69 em 2022.

Figura 3 – Troços de linha de costa em situação de erosão (período 1958-2021)



Fonte: APA

O mapa identifica os troços da linha de costa de Portugal em situação de erosão no período de 1958 a 2021. As áreas afetadas estão marcadas a vermelho e concentram-se principalmente ao longo da costa norte, em zonas próximas ao Porto, e em trechos do centro e sul, incluindo áreas perto de Lisboa e Faro. A distribuição evidencia a vulnerabilidade costeira em várias regiões do litoral português.

Conclusões OE1

- Combater as alterações climáticas: A redução da erosão costeira de 23% para 17,6% entre 2013 e 2022 e o aumento das operações de proteção refletem a implementação de medidas no



âmbito do OE1. O compromisso com a proteção ambiental e a adaptação climática traduz-se na execução consistente dessas operações.





OBJETIVO ESTRATÉGICO 2

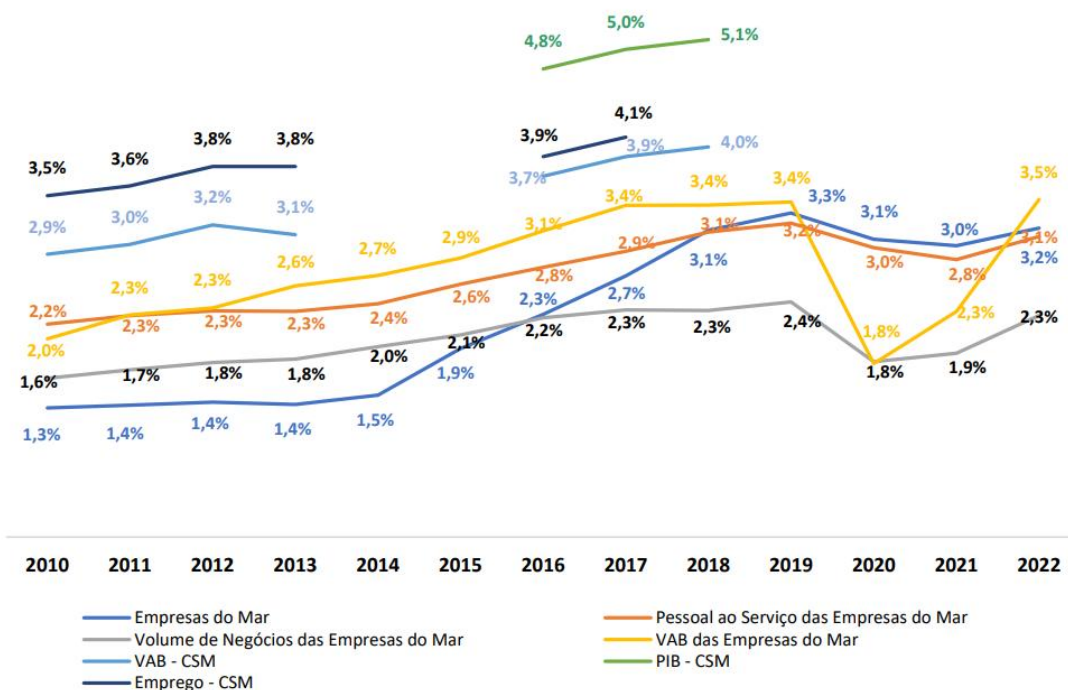
Fomentar o emprego e a Economia Azul circular e sustentável

O peso da Economia do Mar no PIB português tem vindo a aumentar, acompanhado por um crescimento expressivo no número de empresas e trabalhadores. O setor de recreio, desporto e turismo tem sido um dos grandes motores deste crescimento, com forte impacto na criação de emprego qualificado e no dinamismo económico regional.

A balança comercial de bens da Economia do Mar apresenta melhorias, impulsionadas pelo aumento das exportações. Contudo, a significativa dependência de importações de produtos como peixes, crustáceos e moluscos continua a ser um desafio para a sustentabilidade do setor. A indústria do pescado tem demonstrado resiliência, consolidando-se como uma área estratégica para agregar valor e reduzir a vulnerabilidade externa.

A elevada proporção de importações de bens alimentares sublinha a importância de reforçar setores produtivos como a aquicultura e a pesca. Estratégias que promovam práticas circulares e a diversificação da base produtiva são essenciais para mitigar a dependência externa e fomentar uma economia mais sustentável.



**Figura 4 – Evolução do peso da Economia do Mar em Portugal entre 2010-2022 (%)**

Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas

A Figura 4 revela um crescimento gradual da economia do Mar em Portugal entre 2010 e 2022. Todos os indicadores analisados (empresas do Mar, pessoal, Volume de Negócios, VAB) apresentaram trajetória ascendente, com destaque para o VAB das empresas do Mar, que alcançou 3,5% do PIB em 2022.



**Figura 5 – Indicadores das empresas consideradas integralmente Mar, no ano de 2022**

	Empresas (n.º)	Pessoal ao serviço (n.º)	Volume de Negócios (M€)	VAB (M€)	Δ VAB (2021/2022)
Total Nacional	1 437 254	4 487 322	533 462,6	129 486,5	19%
Economia do Mar	45 536	138 253	12 118,8	4 481,7	78%
Pesca, Aquicultura Marinha, Transformação e Comercialização dos seus produtos	7 754	30 224	4 048,0	729,5	5%
031: Pesca	4 186	12 606	522,0	237,9	0%
032: Aquicultura	455	1 152	96,7	35,1	11%
1020: Preparação e conservação de peixes, crustáceos e moluscos	166	8 814	1 601,0	266,8	11%
10913: Fabricação de alimentos para aquicultura	3	10	0,7	0,2	ND
46381: Comércio por grosso de peixe, crustáceos e moluscos	787	4 085	1 487,3	144,7	3%
4723: Comércio a retalho de peixe, crustáceos e moluscos, em estabelecimentos especializados	2 157	3 557	340,2	44,9	7%
Construção, Manutenção e Reparação Naval	467	4 328	491,1	145,7	18%
3011: Construção de embarcações e estruturas flutuantes, exceto de recreio e desporto	76	1 091	120,1	46,2	28%
3012: Construção de embarcações de recreio e de desporto	78	1 473	126,5	38,9	19%
3315: Reparação e manutenção de embarcações	313	1 764	244,5	60,6	12%
Portos, Transporte e Logística	509	3 299	1 129,2	393,7	13%
5010: Transportes marítimos de passageiros	243	ND	ND	ND	ND
5020: Transportes marítimos de mercadorias	86	469	713,6	137,8	38%
5222: Atividades auxiliares dos transportes por água	84	2 645	406,2	251,4	2%
7734: Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	96	185	9,3	4,5	65%
Recreio, Desporto e Turismo	36 753	100 244	6 443,0	3 209,0	138%
55: Alojamento (municípios com fronteira costeira)	36 703	99 983	6 413,0	3 197,0	139%
93292: Atividades dos portos de recreio (marinas)	50	261	30,0	12,0	18%
Recursos Marinhos não vivos	53	158	7,0	3,4	10%
08931: Extração de sal marinho	53	158	7,0	3,4	10%
Importância das Empresas integralmente Mar no Total Nacional (%)	3,2%	3,1%	2,3%	3,5%	

Fonte: INE - Sistema de Contas Integradas das Empresas

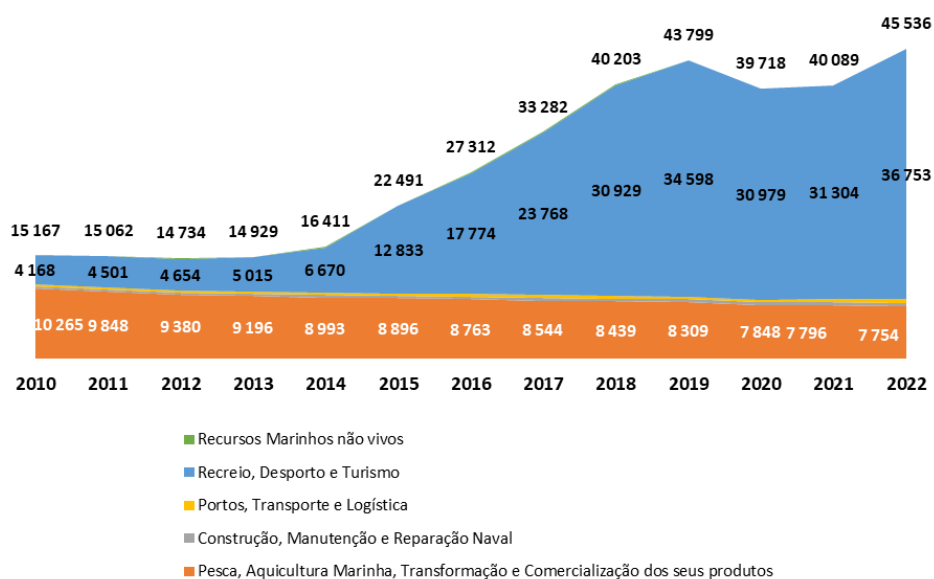
Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas

A Tabela da Figura 5 apresenta uma visão geral dos indicadores das empresas relacionadas com a economia do Mar no ano de 2022. Nesta tabela são destacadas várias categorias de atividades económicas, incluindo a pesca, aquicultura, construção naval, transporte marítimo e turismo, entre outros. Os dados apresentados, referentes a 2022, incluem o número de empresas, pessoal ao serviço, volume de negócios e valor acrescentado bruto em milhões de euros.





Figura 6 – Empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (n.º)



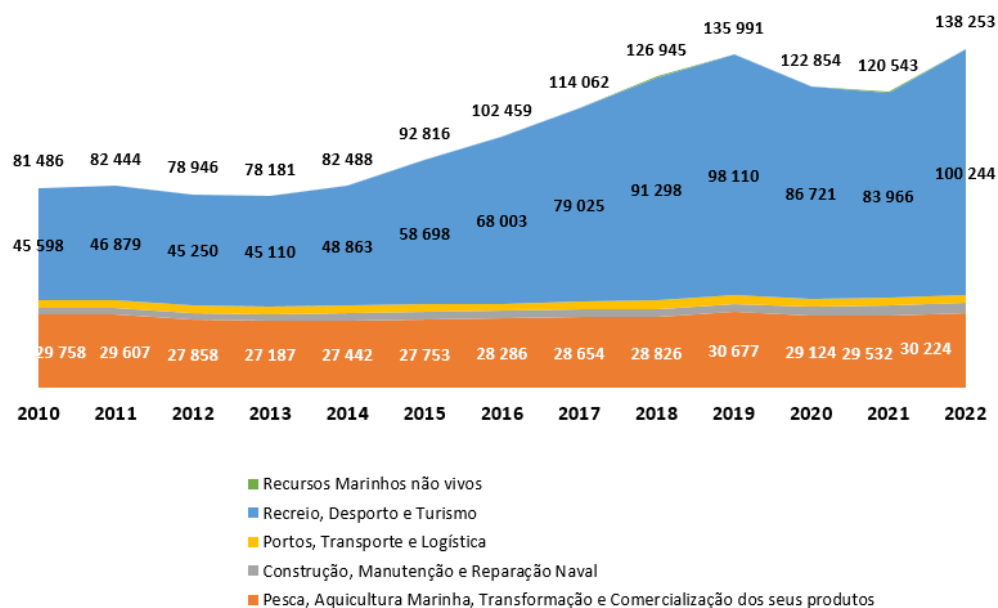
Fonte: INE – Sistema de Contas Integradas das Empresas

A Figura 6 assinala um crescimento robusto da economia do Mar em Portugal entre 2010 e 2022, com um aumento de cerca de 200% no número de empresas, destacando-se pela diversificação dos setores de atividade, que registam um crescimento na maioria das áreas.





Figura 7 – Pessoal ao Serviço das empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (n.º)



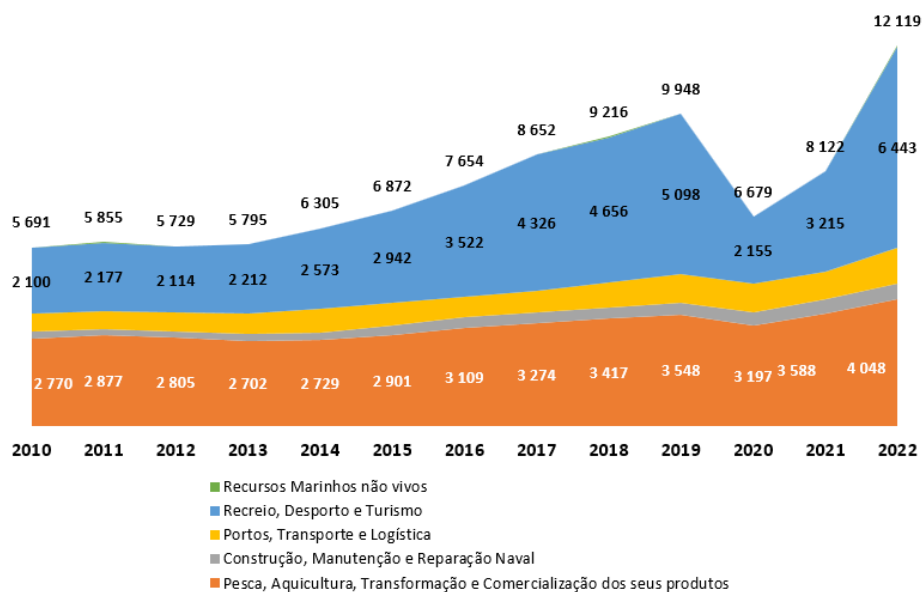
Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas

Na Figura 7 observa-se um aumento de cerca de 70% no número de empregos na economia do Mar no decorrer do período em análise, totalizando 138 253 trabalhadores em 2022. O crescimento foi impulsionado principalmente pelo setor de recreio, desporto e turismo, com um aumento de cerca de 120%. Os demais setores também apresentaram crescimento.





Figura 8 – Volume de Negócios das empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (M€)



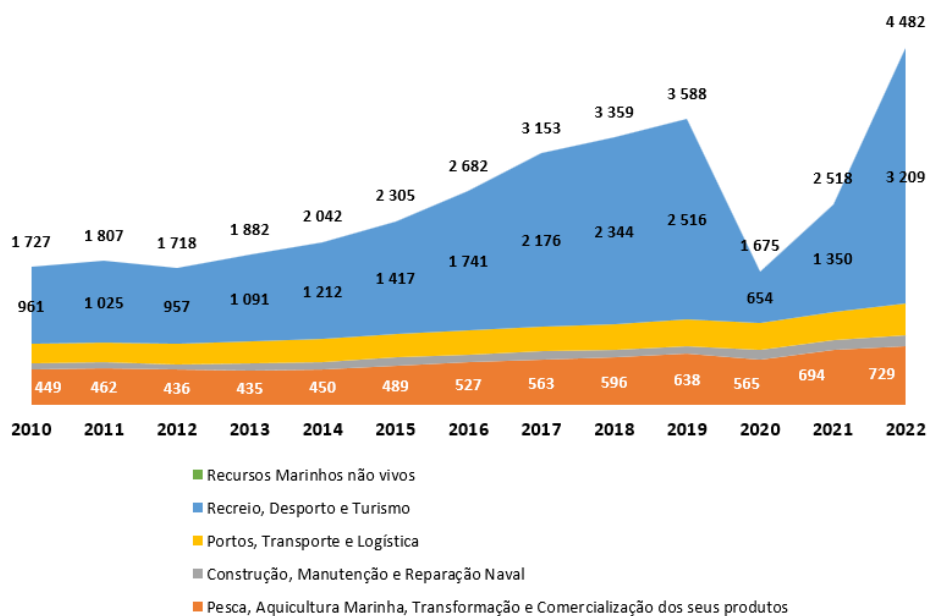
Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas

A Figura 8 regista um aumento significativo no volume de negócios da economia do Mar em Portugal, com um crescimento de cerca de 113% entre 2010 e 2022, alcançando 12 119 milhões de euros em 2022. O setor “Recreio, Desporto e Turismo” foi o principal impulsionador do crescimento, com um aumento de cerca de 207%. Nos demais setores também se registou um crescimento.





Figura 9 – VAB das empresas diretamente relacionadas com os grandes setores de atividade da Economia do Mar (M€)

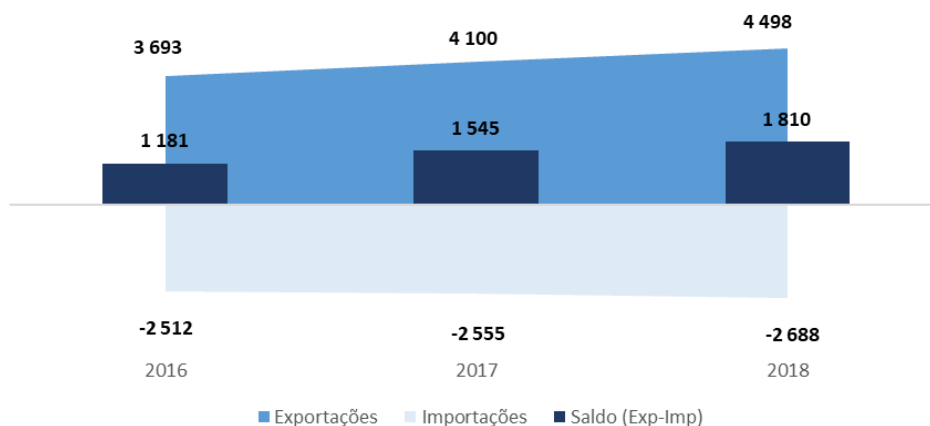


Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas

Na Figura 9 pode observar-se um aumento de cerca de 160% no VAB da economia do Mar em Portugal entre 2010 e 2022, alcançando 4 482 milhões de euros em 2022. O setor “Recreio, Desporto e Turismo” foi o principal impulsionador desse crescimento, com um aumento de cerca de 234%. Os demais setores também apresentaram uma tendência de crescimento.



Figura 10 – Evolução das importações, exportações e saldo externo de produtos (bens e serviços) da Economia do Mar (M€)

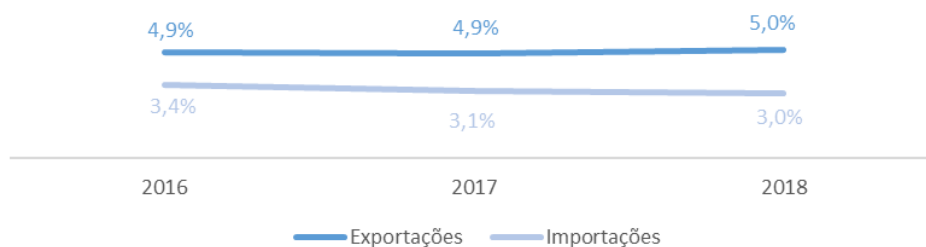


Fonte: INE – Conta Satélite Mar



O gráfico da Figura 10 demonstra um crescimento robusto das exportações da economia do Mar em Portugal, com um aumento de cerca de 22% entre 2016 e 2018, registando 4 498 milhões de euros em 2018. As importações também cresceram, mas a um ritmo menor, resultando num saldo externo positivo crescente, que chegou a 1 810 milhões no ano 2018.

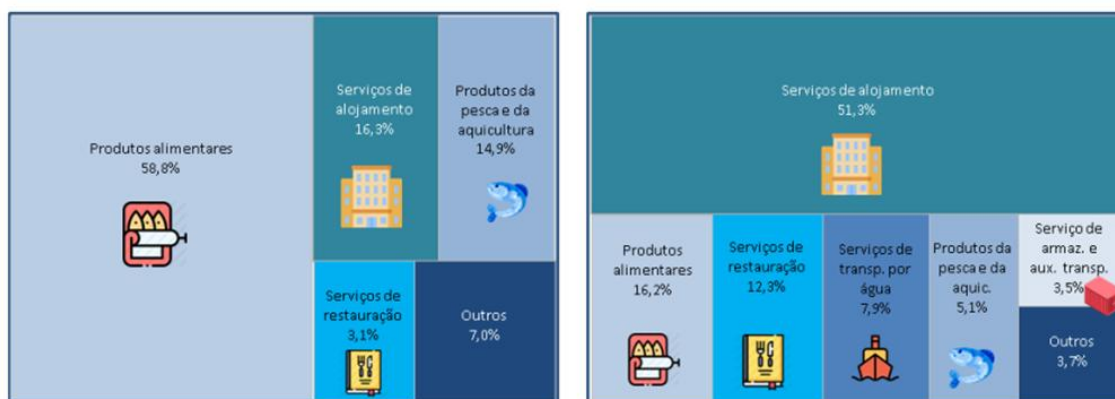
Figura 11 – Evolução do peso das importações e exportações de produtos (bens e serviços) da Economia do Mar relativamente à Economia Nacional (%)



Fonte: INE – Conta Satélite Mar

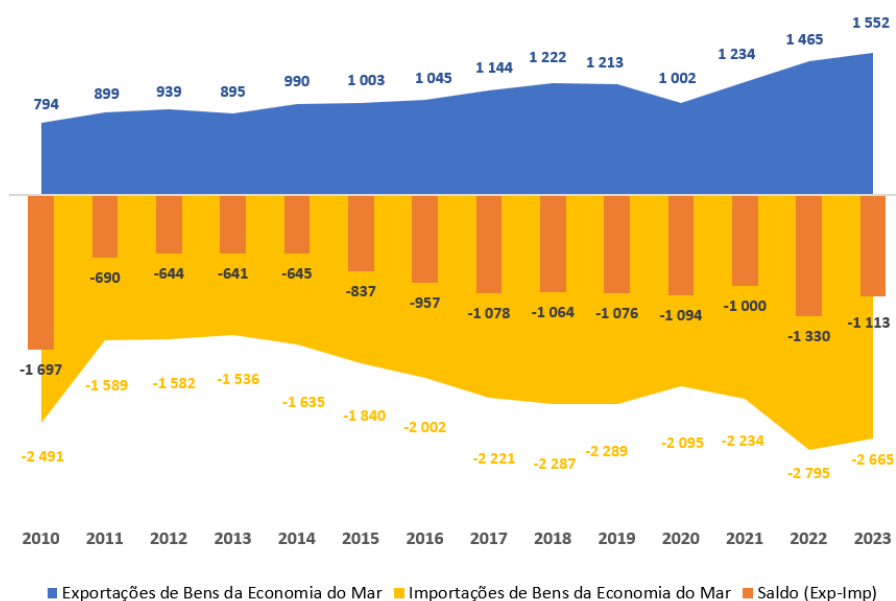
A Figura 11 revela um aumento gradual da participação das exportações da economia do Mar no total das exportações nacionais, de 4,9% em 2016 para 5,0% em 2018. Já as importações do setor apresentaram uma ligeira queda na sua participação nas importações totais, de 3,4% em 2016 para 3,0% em 2018.

Figura 12 – Estrutura das importações e exportações de produtos (bens e serviços) da Economia do Mar (média 2016-2018)



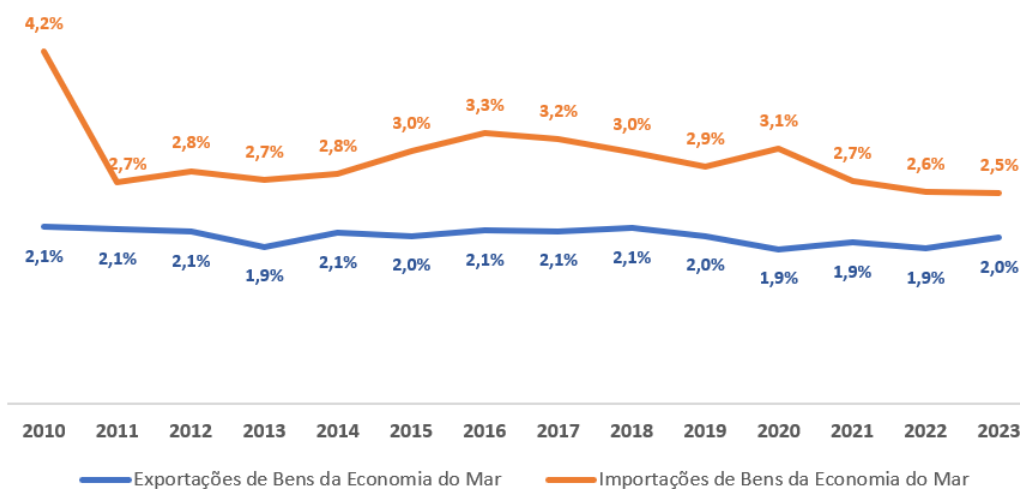
Fonte: INE – Conta Satélite Mar

No que respeita às importações de bens e serviços da economia do Mar (Figura 12) evidenciam-se os produtos alimentares (58,8%). No que concerne às exportações, observa-se uma forte predominância dos serviços de alojamento (51,3%), o que pode revelar que o setor do turismo, particularmente o alojamento, é um dos principais motores da economia do Mar.

**Figura 13 – Balança Comercial de Bens da Economia do Mar (M€)**

Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas

A Figura 13 assinala um crescimento gradual do saldo comercial de bens da economia do Mar em Portugal entre 2010 e 2023, passando de -1 697 milhões, em 2010, para -1 113 milhões em 2023. As exportações de bens aumentaram cerca de 95% nesse período, enquanto as importações cresceram cerca de 7%. A taxa de cobertura também subiu para os 58% em 2023, demonstrando uma melhoria na capacidade do setor para financiar as suas importações com as suas próprias exportações.

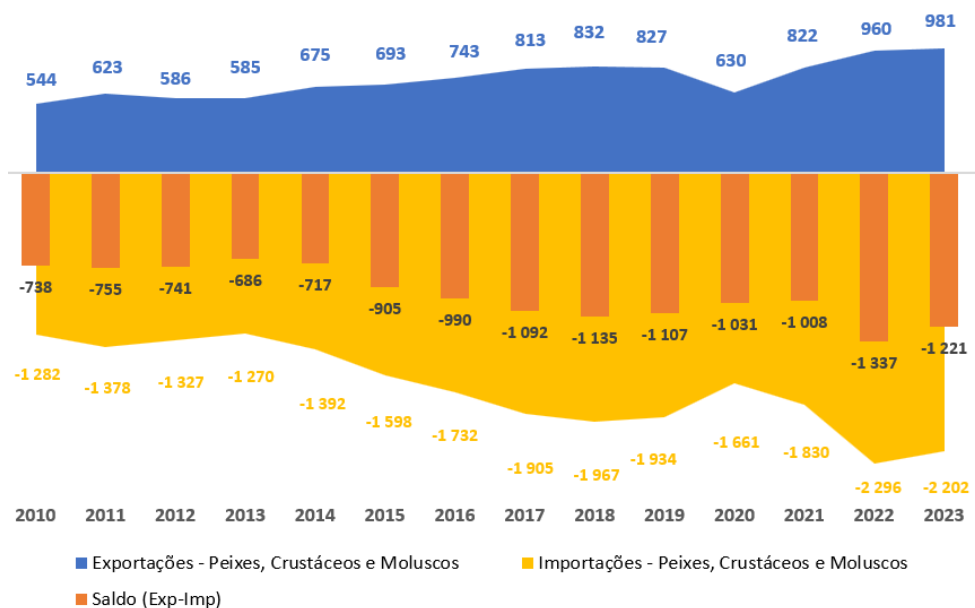
**Figura 14 – Peso das Exportações e Importações de Bens da Economia do Mar no Comércio Internacional Português (%)**

Fonte: INE – Sistema de Contas integradas das Empresas



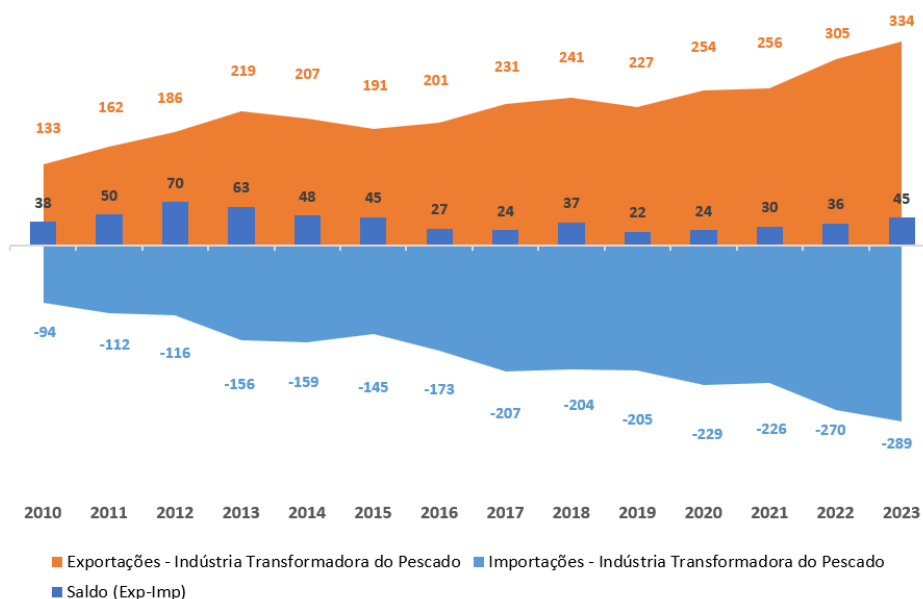
A Figura 14 mostra que a participação das exportações da economia do Mar no total das exportações nacionais se manteve relativamente estável entre 2010 e 2023, oscilando entre 2,1% e 2,0%, respetivamente. Já as importações do setor apresentaram uma trajetória mais oscilante, registando-se um pico de 4,2% em 2010 e uma queda para 2,5% em 2023.

Figura 15 – Balança Comercial Peixes, Crustáceos e Moluscos (M€)



Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

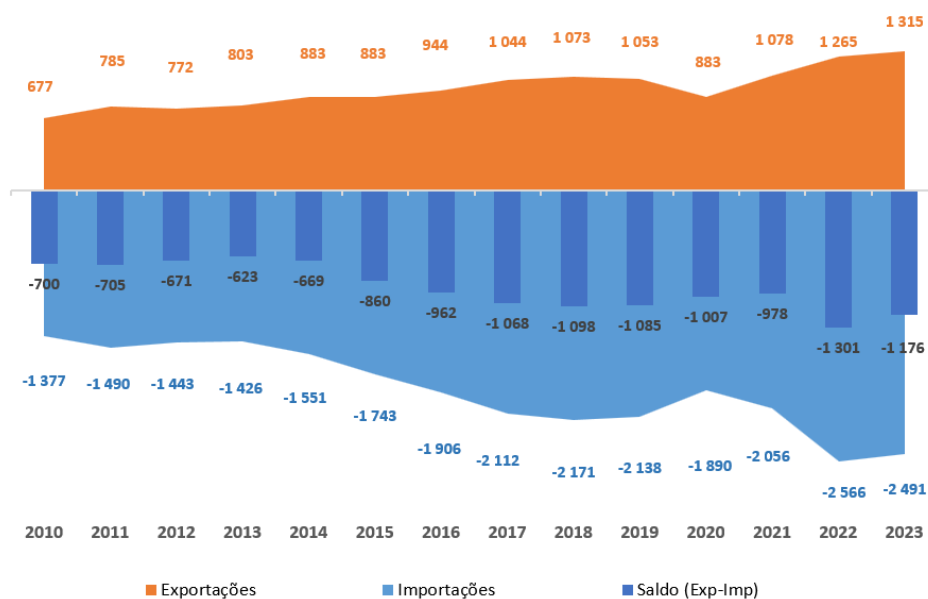
A Figura 15 revela um défice persistente na balança comercial de peixes, crustáceos e moluscos em Portugal entre 2010 e 2023, com um saldo negativo que variou entre -738 milhões de euros, em 2010, e -1 221 milhões de euros, em 2023. Apesar do crescimento das exportações, que alcançaram cerca de 981 milhões de euros em 2023, as importações também aumentaram, chegando a cerca de 2 202 milhões de euros nesse ano. A taxa de cobertura oscilou entre cerca de 42% e 49%, demonstrando a necessidade de fortalecer o setor para reduzir a dependência de importações.

**Figura 16 – Balança Comercial da Indústria do Pescado (M€)**

Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

Na Figura 16 observa-se um desempenho positivo na balança comercial da indústria transformadora do pescado em Portugal entre 2010 e 2023, com crescimento nas exportações e um superavit comercial persistente. As exportações de produtos como preparações e conservas de peixe, caviar e sucedâneos de ovas de peixe, e crustáceos, moluscos e outros invertebrados aquáticos em conserva, aumentaram de cerca de 133 milhões de euros, em 2010, para cerca de 334 milhões de euros em 2023. As importações mantiveram um aumento no mesmo período, com um crescimento de cerca de 207% entre 2010 e 2023, o que resultou num *superavit* comercial que variou entre 22,1 milhões de euros e 70 milhões de euros. A taxa de cobertura, que indica a capacidade do setor de financiar as suas importações com as suas próprias exportações, também apresentou um crescimento constante, alcançando, em 2023, cerca de 116%.



**Figura 17 – Balança Comercial da Fileira do Pescado (M€)**

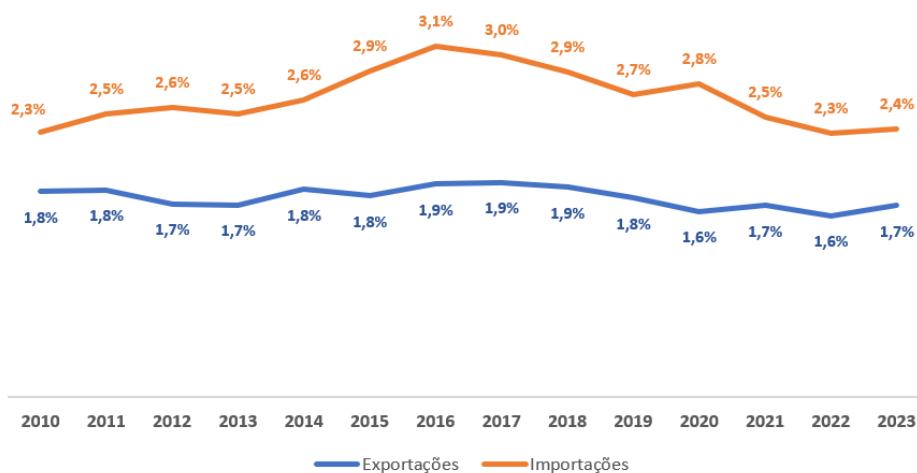
Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

A Figura 17 evidencia um *déficit* persistente na balança comercial da fileira do pescado em Portugal entre 2010 e 2023, com um saldo negativo que variou entre -623 milhões de euros e -1 301 milhões de euros. Apesar do crescimento das exportações, que alcançaram 1.315 milhões de euros em 2023, as importações também aumentaram consideravelmente, chegando a 2 491 milhões de euros nesse ano. A taxa de cobertura, que oscilou entre cerca de 47% e 57%, demonstra a necessidade de adotar medidas para fortalecer o setor e reduzir a dependência de importações.





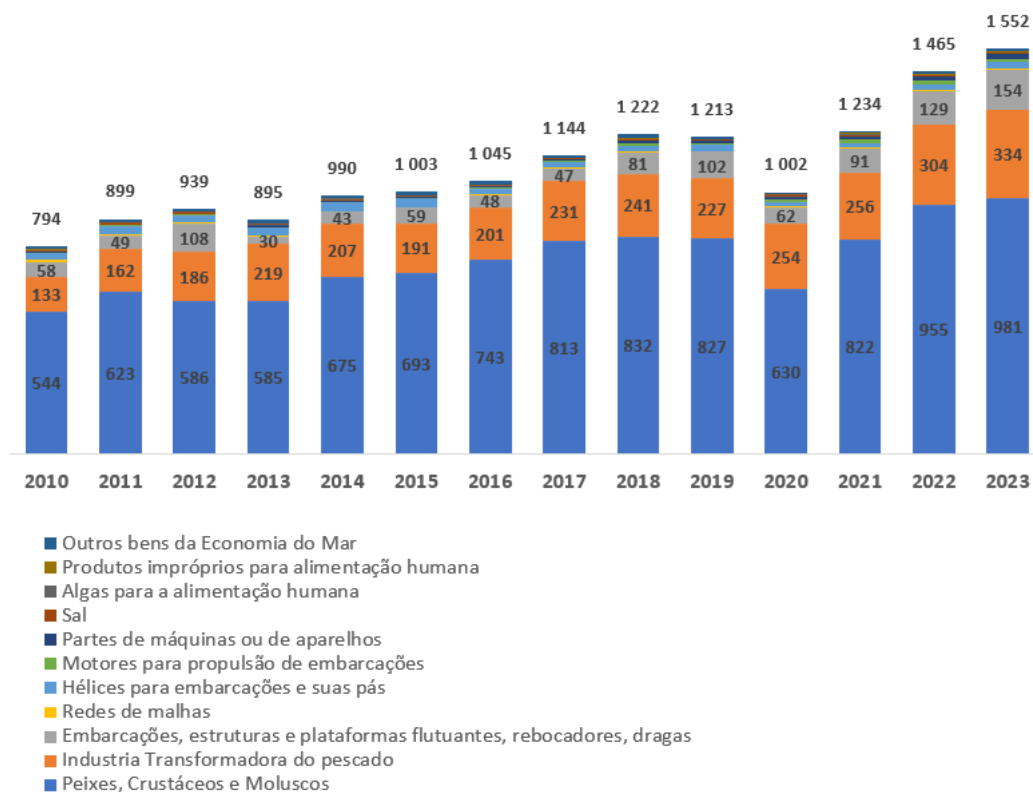
Figura 18 – Peso das Exportações e Importações de Bens da Fileira do Pescado no Comércio Internacional Português (%)



Fonte: INE - Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

O peso das exportações da fileira do pescado no total das exportações nacionais (Figura 18) manteve-se relativamente estável entre 2010 e 2023, oscilando entre 1,6% e 1,9%, respetivamente. Já as importações do setor apresentaram uma trajetória mais variável, com um pico de 3,1%, em 2016, e uma queda para 2,4% em 2023 (Figura 18).

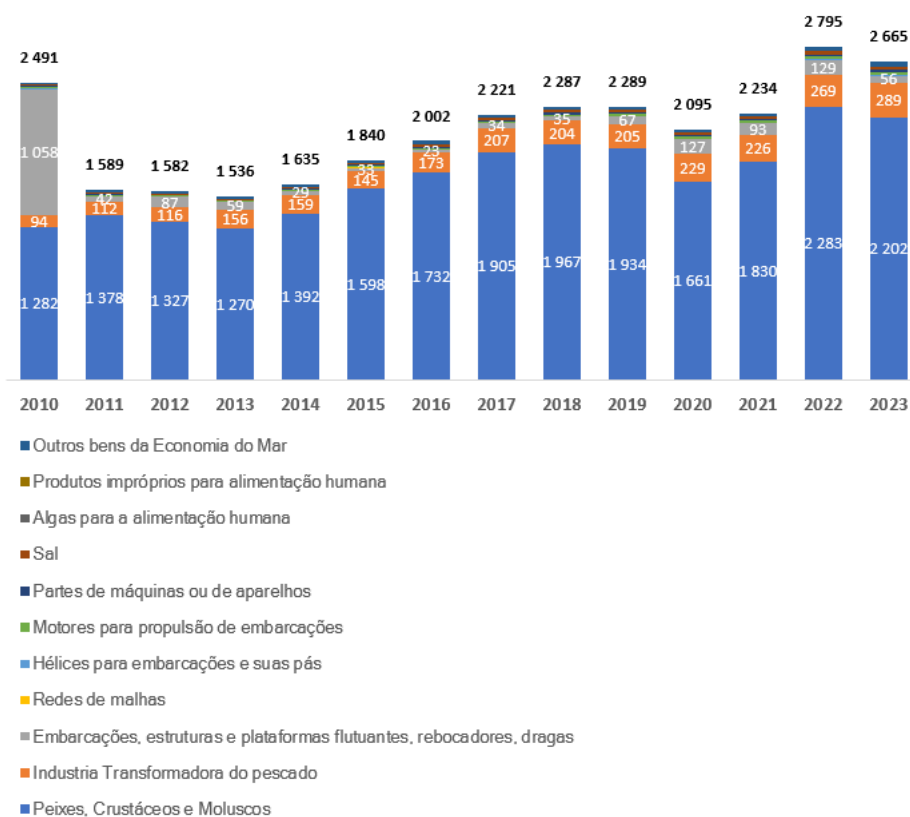


**Figura 19 – Exportações de Bens da Economia do Mar (M€)**

Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

No que diz respeito às exportações de bens da economia do Mar (Figura 19), destaca-se o crescimento das exportações de peixes, crustáceos e moluscos, de 544 milhões de euros, em 2010, para 981 milhões de euros, em 2023. No mesmo período, a indústria transformadora do pescado cresceu de 133 milhões de euros para 334 milhões de euros. Já outros segmentos, como "embarcações" e "redes de malhas", apresentaram trajetórias mais oscilantes, enquanto alguns itens, como "algas para alimentação humana", tiveram um crescimento recente.



**Figura 20 – Importações de Bens da Economia do Mar (M€)**

Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

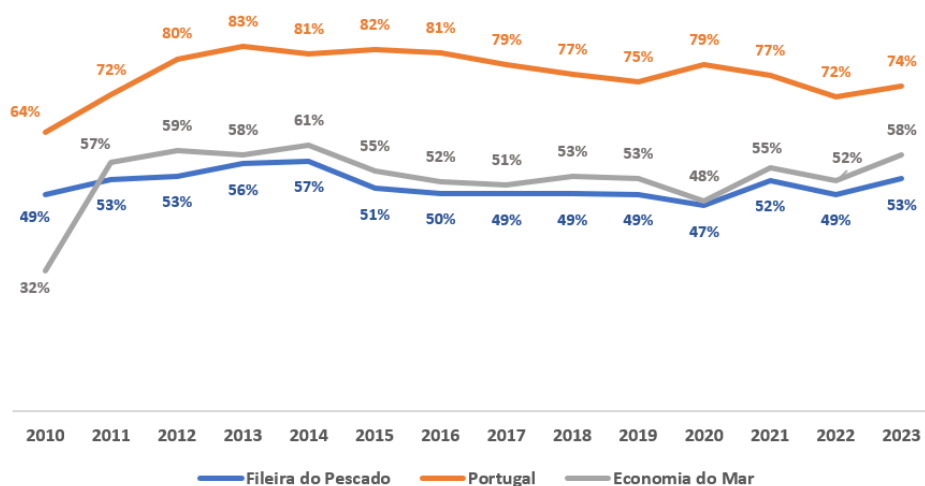
Relativamente às importações de bens da economia do Mar, a





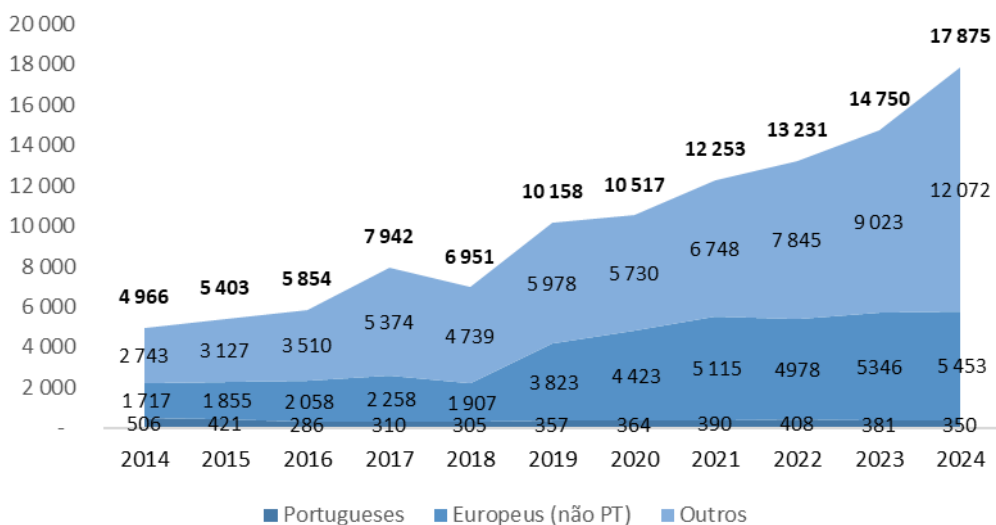
Figura 20 demonstra a forte dependência externa da economia do Mar portuguesa em relação a produtos importados entre 2010 e 2023. As importações de "peixes, crustáceos e moluscos" dominaram o cenário, com valores que variam entre 1 282 e 2 202 milhões de euros, em 2010 e 2023, respetivamente. A "indústria transformadora do pescado" também apresentou um crescimento significativo nas importações, atingindo 289 milhões de euros em 2023. Apesar da relevância de alguns segmentos, como "embarcações", os dados demonstram a necessidade de promover medidas que contribuam para a redução da dependência das importações e para o fortalecimento da produção nacional.

Figura 21 – Evolução da taxa de cobertura da Balança Comercial de Bens de Portugal, Fileira do Pescado e Economia do Mar (%)



Fonte: INE - Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

Entre 2010 e 2023, Portugal manteve uma taxa de cobertura na balança de bens, em regra, acima de 70%, no entanto, a fileira do pescado apresentou um desempenho inferior, com valores que oscilaram entre os 49%, em 2010, e os 53%, em 2023. A taxa de cobertura da Economia do Mar supera, em todos os anos, os 50% (com exceção do ano de 2010), conseguindo, em 2014, 61% (Figura 21).

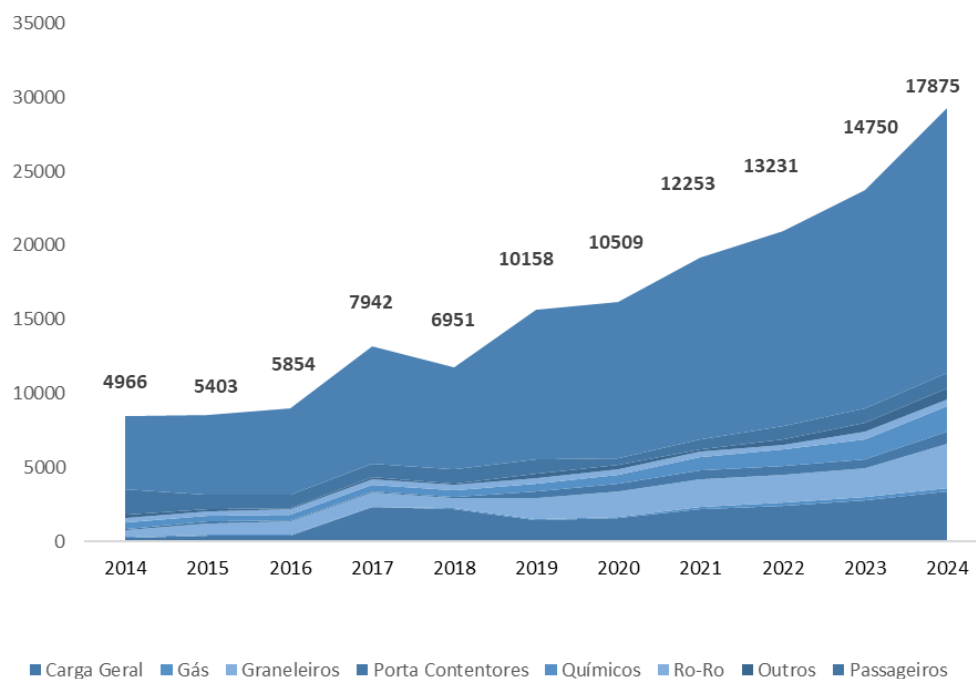
**Figura 22 – Tripulação da Frota de Bandeira Portuguesa, por nacionalidade (n.º)**

Fonte: IMT

A Figura 22 evidencia a evolução da tripulação da frota de bandeira portuguesa, segmentada por nacionalidade.

Entre 2014 e 2024, observa-se um crescimento consistente do número total de tripulantes, passando de 4 966 para 17 875. Esse aumento é liderado por tripulantes de "Outros" países, que representam a maior parcela, crescendo de 2 743 para 12 072. Os tripulantes europeus (exceto portugueses) também tiveram crescimento significativo, subindo de 1 717 para 5 453. Em contraste, o número de tripulantes portugueses manteve-se relativamente estável, oscilando entre 286 e 506 ao longo do período, sendo que em 2024 este número foi de 350.



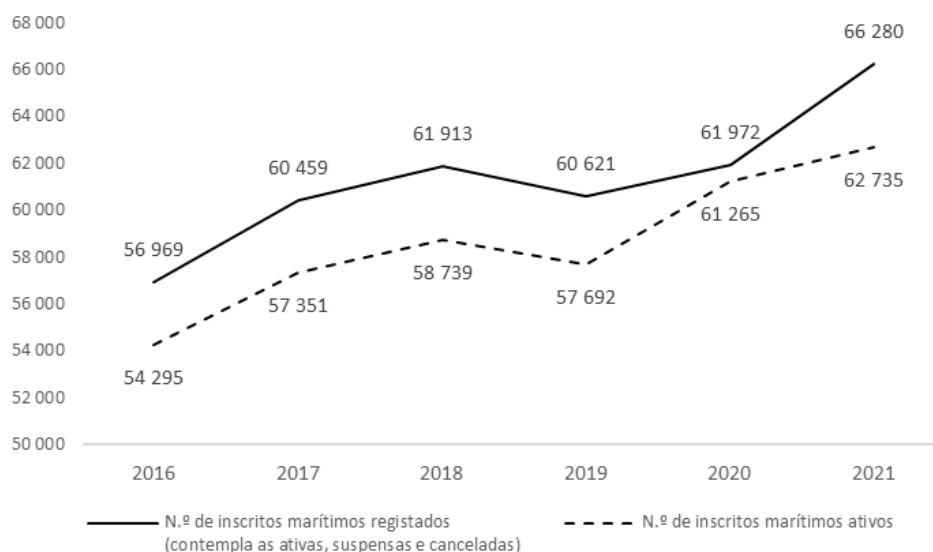
**Figura 23 – Tripulação da Frota de Bandeira Portuguesa, por tipo de navio (n.º)**

Fonte: IMT

A Figura 23 mostra um crescimento significativo na tripulação da frota de bandeira portuguesa, passando de 4 966 membros em 2014 para 17 875 em 2024. Este aumento é impulsionado principalmente por navios de porta-contentores, que representaram 6 464 tripulantes em 2024.

Este crescimento reflete uma expansão sustentada na capacidade e operação da frota nacional, com maior diversificação de tipos de navios.



**Figura 24 – Marítimos inscritos (registados e ativos) (n.º)**

Fonte: DGAM

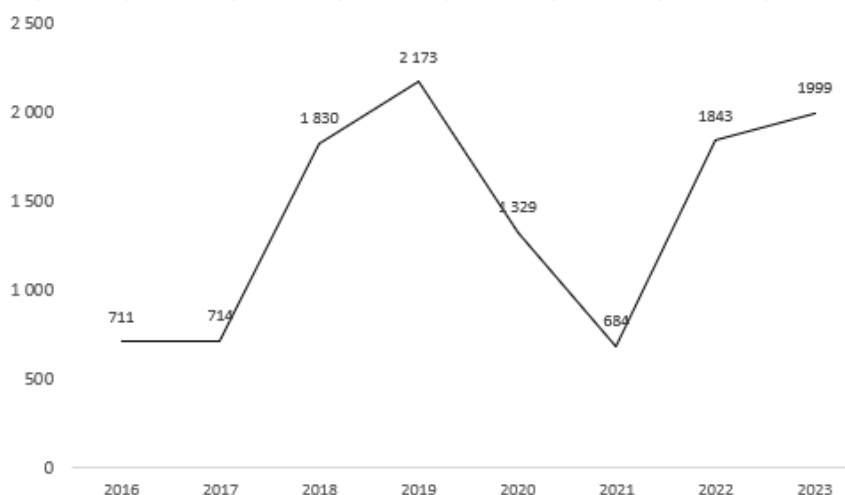
A Figura 24 mostra a evolução do número de marítimos inscritos, segmentado entre registados e ativos, no período de 2016 a 2021. Os inscritos registados aumentaram de 56 969 em 2016 para 66 280 em 2021, com um crescimento acentuado após 2020.

Os inscritos ativos também registaram um aumento, passando de 54 295 em 2016 para 62 735 em 2021, mantendo-se consistentemente abaixo dos registados. Ambos os grupos apresentaram uma queda em 2019, seguida de uma recuperação significativa nos anos subsequentes.

Acresce que, pese embora não tenhamos conseguido obter valores para 2022, obtivemos, para 2023, 61 624 inscritos marítimos registados e 56 738 inscritos marítimos ativos.



39

Figura 25 - Cédulas marítimas em vigor (válidas) (n.º)



Fonte: DGAM

A Figura 25 reflete a evolução do número de cédulas em vigor ao longo dos anos, de 2016 a 2023. Observa-se um pico em 2019, seguido de uma queda acentuada em 2020 e 2021, possivelmente devido à pandemia. A partir de 2021, há uma recuperação gradual.

Figura 26 - Principais Países com os quais Portugal teve trocas comerciais na Balança de Bens da Economia do Mar em 2023

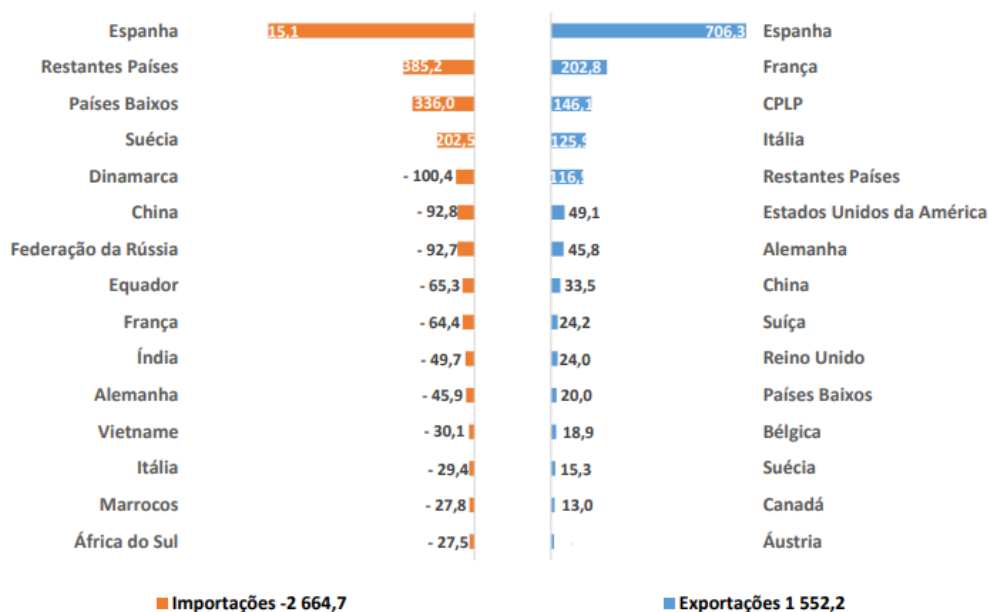
Ranking	Bandeira	País	Trocas Comerciais do Mar	Saldo Comercial do Mar	Exportações de Bens								Importações de Bens							
					Economia Nacional		Economia do Mar		Peso da Economia do Mar no Total da Economia	Taxa de crescimento das Exportações da Economia do Mar (10 anos)		Graf. Evolução	Economia Nacional		Economia do Mar		Peso da Economia do Mar no Total da Economia	Taxa de crescimento das Importações da Economia do Mar (10 anos)		Graf. Evolução
					ME	%	ME	%		ME	%		ME	%	ME	%		ME	%	
#1		Espanha	1 821 ME	-409 ME	25,8%	20 031 ME	45,5%	706 ME	3,3%	42,6%			33,8%	35 477 ME	41,8%	1 115 ME	3,1%	69,9%		
#2		Países Baixos	356 ME	-316 ME	3,5%	2 698 ME	1,3%	20 ME	0,7%	344,3%			5,4%	5 632 ME	12,6%	336 ME	6,0%	122,6%		
#3		França	267 ME	138 ME	13,0%	10 102 ME	13,1%	203 ME	2,0%	102,6%			7,0%	7 297 ME	2,4%	64 ME	0,9%	84,6%		
#4		Suécia	218 ME	-187 ME	1,4%	1 055 ME	1,0%	15 ME	1,4%	317,0%			1,0%	1 001 ME	7,6%	202 ME	20,2%	-10,1%		
#5		Itália	155 ME	96 ME	4,2%	3 286 ME	8,1%	126 ME	3,8%	58,2%			5,0%	5 220 ME	1,1%	29 ME	0,6%	160,4%		
#6		China	126 ME	-59 ME	1,0%	769 ME	2,2%	34 ME	4,4%	1979,4%			5,0%	5 222 ME	3,5%	93 ME	1,8%	61,7%		
#7		Dinamarca	110 ME	-91 ME	0,6%	467 ME	0,6%	10 ME	2,1%	144,8%			0,4%	463 ME	3,8%	100 ME	21,7%	219,8%		
#8		Brasil	109 ME	108 ME	1,3%	1 041 ME	7,0%	109 ME	10,4%	49,1%			3,5%	3 669 ME	0,0%	0 ME	0,0%	-48,9%		
#9		Federação da Rússia	93 ME	-93 ME	0,1%	75 ME	0,0%	0 ME	0,2%	-94,5%			0,3%	334 ME	3,5%	93 ME	27,7%	439,5%		
#10		Alemanha	92 ME	0 ME	10,8%	8 369 ME	3,0%	46 ME	0,5%	102,2%			11,5%	12 091 ME	1,7%	46 ME	0,4%	39,4%		
#11		Estados Unidos da América	69 ME	30 ME	6,7%	5 235 ME	3,2%	49 ME	0,9%	96,1%			2,1%	2 253 ME	0,7%	20 ME	0,9%	42,3%		
#12		Ecuador	65 ME	-65 ME	0,0%	26 ME	0,0%	0 ME	0,3%	387,1%			0,1%	78 ME	2,5%	65 ME	83,8%	527,6%		
Σ 12 países			3 481 ME	-847 ME	68,5%	53 155 ME	84,9%	1 317 ME	2,5%				75,0%	78 727 ME	81,2%	2 164 ME	2,7%			
Outros Agrupamentos de Interesse																				
		CPLP	83 ME	122 ME	4,0%	3 069 ME	9,4%	146 ME	4,8%	23,8%			3,8%	3 988 ME	0,9%	24 ME	0,6%	29,9%		
		UE - 27	604 ME	-762 ME	69,2%	53 709 ME	77,2%	1 200 ME	2,2%	62,5%			74,5%	78 182 ME	73,6%	1 962 ME	2,5%	65,1%		

Fonte: INE - Sistema de Contas Integradas das Empresas

No âmbito das trocas comerciais na balança de bens da Economia do Mar em 2023, Espanha destaca-se como o principal parceiro comercial, registando-se, no entanto, um saldo negativo para Portugal. Por outro lado, os Países Baixos apresentam um forte crescimento ao nível das exportações. Salienta-se ainda uma elevada dependência da União Europeia (UE-27), representando mais de 70% das exportações, tanto no contexto da economia nacional como no da economia do Mar (Figura 26).



Figura 27 - Principais países de destino/origem das exportações e importações na balança de bens da Economia do Mar Portuguesa em 2023 (M€)



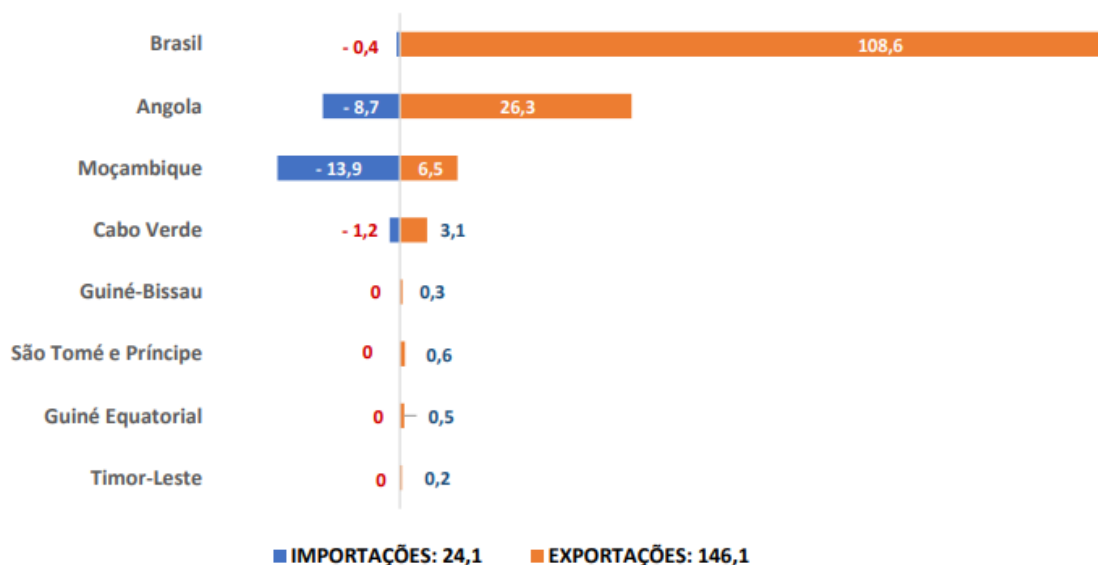
Fonte: INE - Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

Na análise das exportações e importações marítimas da economia do Mar portuguesa em 2023 (Figura 27) destaca-se a concentração das exportações na Europa, lideradas por Espanha e a França, e uma diversificação de origens para as importações, com Espanha, os Países Baixos e Suécia a liderar a lista de principais países fornecedores de bens. A presença de países da CPLP e Itália entre os principais destinos de exportação, e a China, Rússia e Índia entre os principais fornecedores de importações, evidenciam a procura na diversificação de mercados.





Figura 28 - Trocas comerciais entre Portugal e a CPLP na Balança de Bens da Economia do Mar em 2023 (M€)

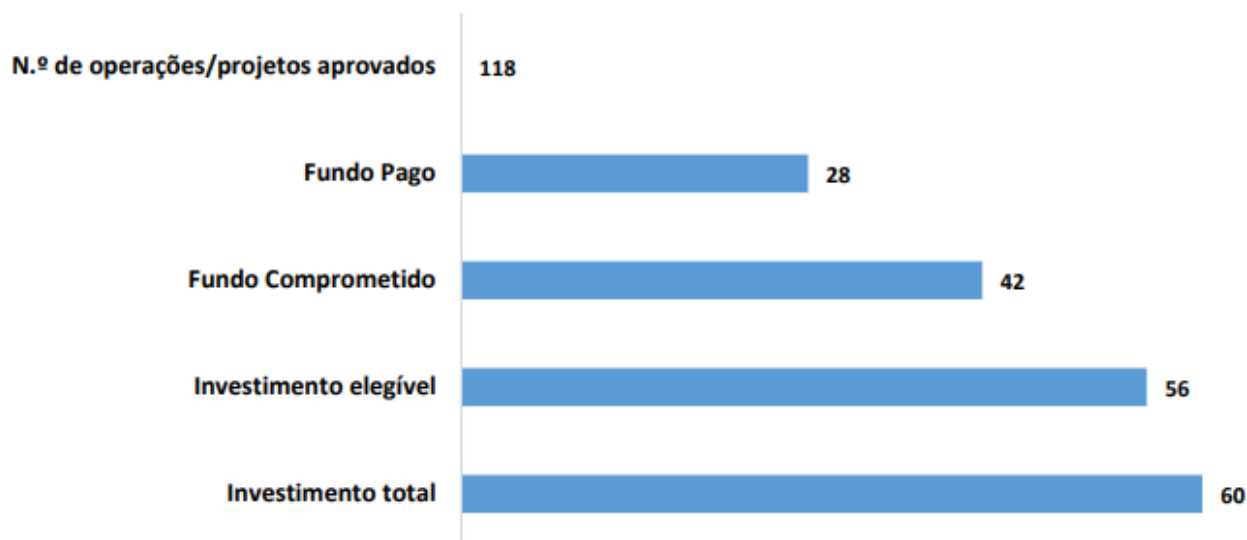


Fonte: INE - Estatísticas do Comércio Internacional de Bens

A Figura 28 revela um desequilíbrio nas trocas comerciais marítimas, de bens da economia do Mar, entre Portugal e os países da CPLP no ano 2023. O Brasil destaca-se como principal destino das exportações portuguesas (108,6 milhões de euros), enquanto Moçambique lidera as importações (13,9 milhões de euros). Os demais países da CPLP registaram valores residuais em ambas as direções.



Figura 29 - Financiamento pelo programa EEA Grants – Crescimento Azul (M€) (2023)

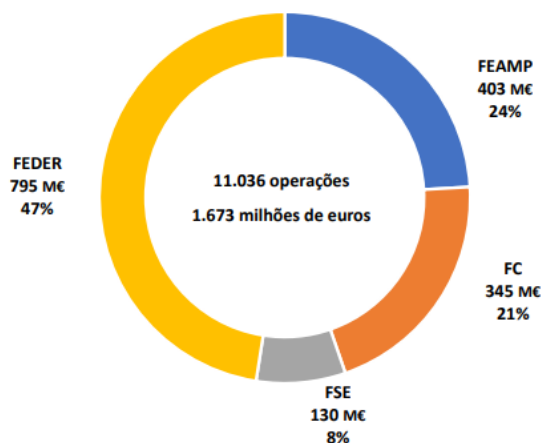


Fonte: DGPM –EEA Grants – Programa Crescimento Azul



O Programa EEA Grants – Crescimento Azul 2014-2021 alavancou, até 2023, um investimento total de cerca de 60,39 milhões de euros para a economia do Mar, com 28,27 milhões de euros já pagos em 118 projetos aprovados (Figura 29).

Figura 30 - PT 2020: Financiamento comunitário na Economia do Mar por fundo (M€) (2014-2022)

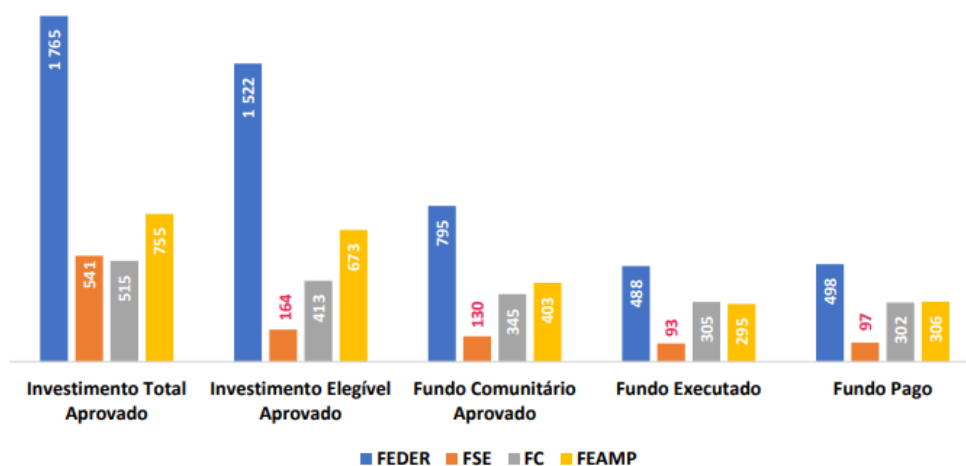


Fonte: ITIMar – DGPM

A Figura 30 evidencia o compromisso da União Europeia com o desenvolvimento da economia do Mar em Portugal, impulsionando o crescimento, a inovação e a sustentabilidade do setor.



Figura 31- PT 2020: Financiamento comunitário na Economia do Mar por fundo (M€) (2014-2022)



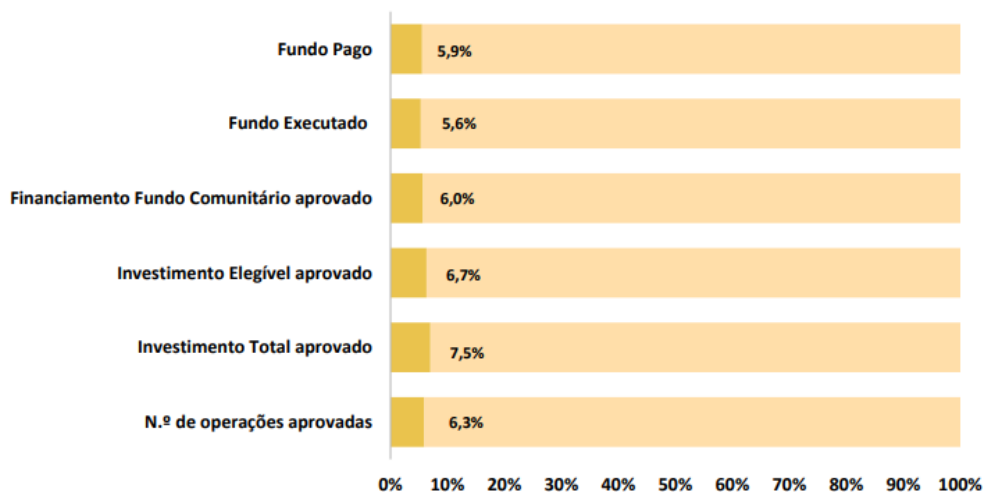
Fonte: ITIMar – DGPM

Na Figura 31 destaca-se o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), com o maior investimento aprovado de 1.765 milhões de euros. Destaca-se, ainda, o Fundo Social Europeu (FSE),



que tem uma discrepância significativa entre o investimento total aprovado (541 milhões de euros) e o fundo comunitário aprovado (130 milhões de euros).

Figura 32 - Importância da Economia do Mar no PT 2020 (%) (2014-2022)

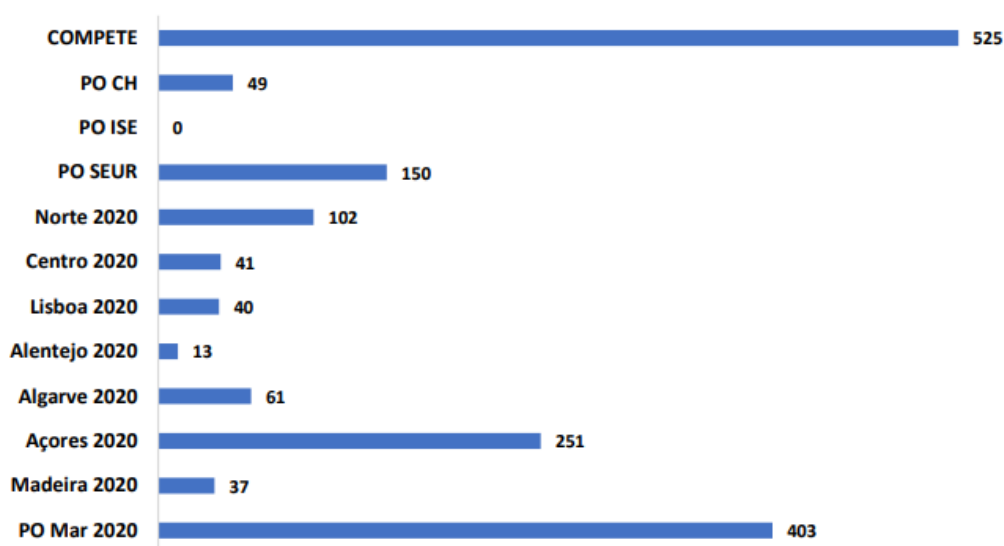


Fonte: ITIMar – DGPM

A Figura 32 evidencia a importância do PT2020 para a articulação entre a aplicação dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) e as políticas públicas do Mar, em consonância com as prioridades definidas no âmbito da ENM 2013-2020, do ITI Mar e do PT 2020.



Figura 33 - PT 2020: Financiamento comunitário na Economia do Mar por programa operacional (M€) (2014-2022)



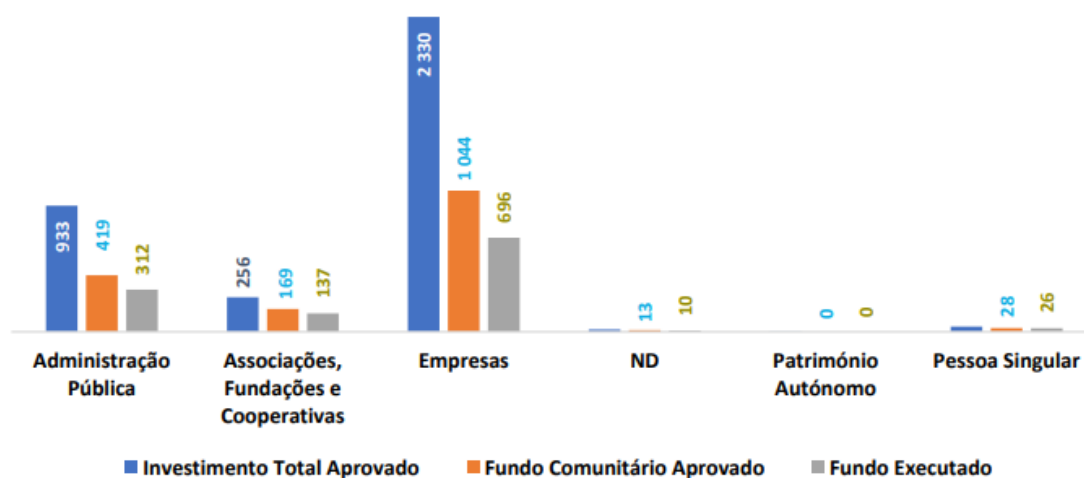
Fonte: ITIMar – DGPM



A Figura 33 revela, com detalhe, a distribuição do Financiamento Comunitário na Economia do Mar por Programa Operacional (PO), entre 2014 e 2022, em Portugal.

O COMPETE destaca-se com o maior investimento (525 milhões de euros), seguido do PO Mar 2020 (403 milhões de euros) e do Açores 2020 (251 milhões de euros).

Figura 34 - Financiamento comunitário por natureza de beneficiário na Economia do Mar (M€) (2014-2022)



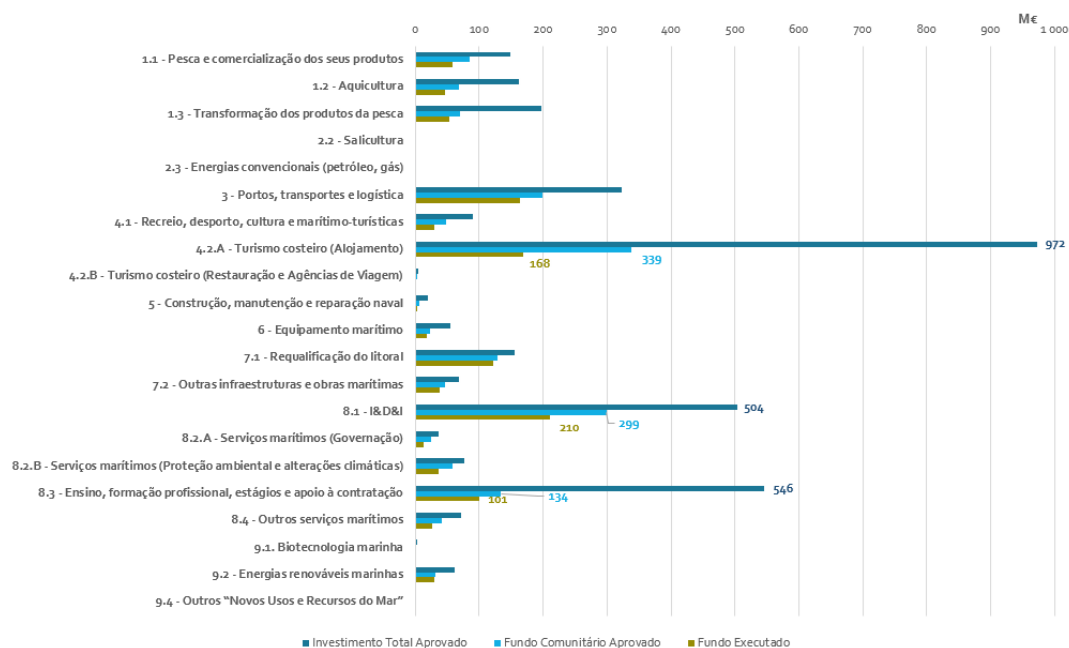
Fonte: ITIMar - DGPM



Na Figura 34 observa-se que o investimento total aprovado para a economia do Mar em Portugal (2014-2022) é liderado pelas empresas, com um montante de 2.330 milhões de euros.



Figura 35 - Investimento total, fundo aprovado e fundo executado, por sector económico ou área de atividade (M€) (31dez22)



Fonte: ITIMar – DGPM

A Figura 35 evidencia a distribuição do investimento total aprovado, do fundo comunitário aprovado e do fundo executado nos diversos setores da economia do mar à data de 31 de dezembro de 2022, no Portugal 2020, sem considerar as operações de cessações temporárias, cessações definitivas das atividades de pesca e compensações às Regiões Autónomas do MAR 2020, sendo ainda de referir que apenas são indicados os 3 valores mais representativos de cada série.

O turismo costeiro (alojamento) liderava o volume de investimento, com 972 milhões de euros aprovados, mas apenas 168 milhões de euros executados, destacando desafios na concretização dos projetos. O setor dos portos, transportes e logística também apresentava execução parcial dos fundos apesar do investimento significativo de 322,8 milhões de euros.

Na investigação, desenvolvimento e inovação (I&D&I), foram aprovados 503,6 milhões de euros, com 299,9 milhões de euros executados, reforçando a aposta na inovação marítima. A requalificação do litoral recebeu 155,4 milhões de euros, dos quais 128,6 milhões de euros foram executados, evidenciando a importância da sustentabilidade ambiental.

Os serviços marítimos direcionados à proteção ambiental e alterações climáticas tiveram 75,9 milhões de euros aprovados e 58,8 milhões de euros executados, revelando um compromisso com a preservação dos oceanos. Já a governação marítima registou 37,3 milhões de euros aprovados, com 24,2 milhões de euros executados.



Setores emergentes, como as energias renováveis marinhas (61,5 milhões de euros) e a biotecnologia marinha (2,5 milhões de euros), receberam menor volume de investimento, sugerindo necessidade de maior incentivo no futuro.

É de referir que a requalificação do litoral, os serviços marítimos (Proteção ambiental e alterações climáticas) e os outros “Novos Usos e Recursos do Mar” foram os sectores económicos/áreas de atividade com a maior percentagem de fundo comunitário aprovado em relação ao investimento total, com 82,7%, 77,4% e 67,3%, respetivamente.

O gráfico evidencia a discrepância, à data, entre os montantes aprovados e executados em vários setores, sublinhando desafios na absorção dos fundos disponíveis e na implementação dos projetos. Acelerar a execução financeira será sempre essencial para maximizar o impacto do investimento na economia azul.

Conclusões OE2:

- Crescimento da Economia Azul: O setor marítimo cresceu, com o VAB a representar 3,5% do PIB em 2022. A economia do Mar registou um aumento expressivo no número de empresas, empregos e volume de negócios, especialmente nos setores do turismo e recreio náutico.
- Balança Comercial e Dependência de Importações: Apesar do crescimento das exportações marítimas, a balança comercial apresenta um défice significativo, sobretudo no setor do pescado, que oscilou entre -623 milhões e -1 300 milhões de euros entre 2010 e 2023.





OBJETIVO ESTRATÉGICO 3

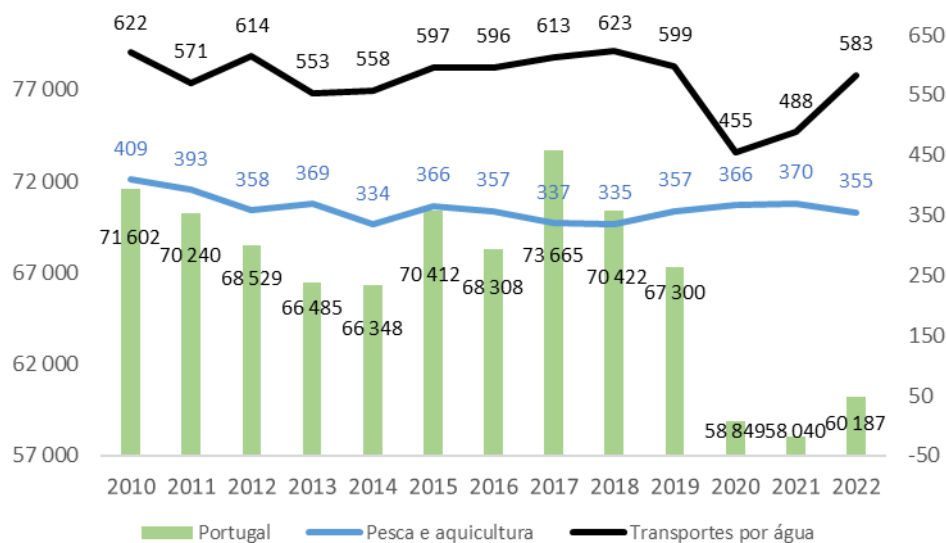
Descarbonizar a economia e promover as energias renováveis e autonomia energética

Os dados refletem esforços significativos para descarbonizar a economia, embora revelem, também, desafios.

Entre 2010 e 2022, houve uma redução geral das emissões atmosféricas em Portugal, com destaque para o Potencial de Aquecimento Global e o Potencial de Acidificação, que decresceram significativamente.

Por outro lado, as Energias Renováveis Oceânicas (ERO) mostram um avanço importante com a instalação de duas centrais, incluindo o *Windfloat Atlantic*, que possui uma capacidade de 25 MW. A redução de emissões é consistente com os esforços para promover a autonomia energética.



**Figura 36 – Potencial de Aquecimento Global (1 000 t equiv. CO₂)**

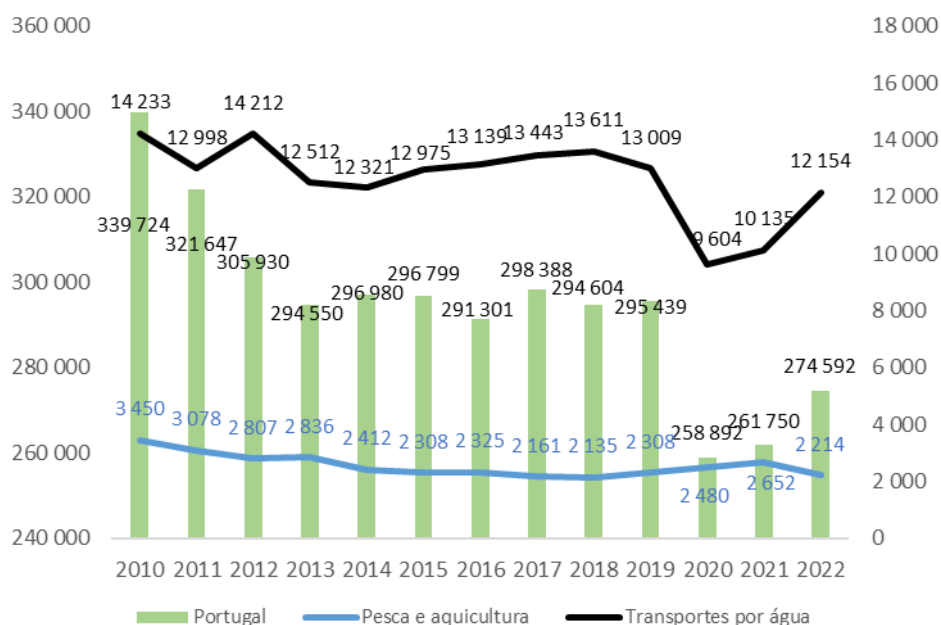
Fonte: INE- Contas das Emissões Atmosféricas

A Figura 36 apresenta o Potencial de Aquecimento Global para Portugal, pesca e aquicultura, e transportes por água entre 2010 e 2022. A nível nacional, verifica-se uma redução progressiva de 71 602 toneladas CO₂ equiv. em 2010 para 60 187 toneladas CO₂ equiv. em 2022.

A pesca e aquicultura apresentam valores relativamente estáveis, oscilando, *grosso modo* em torno dos 300-400 mil toneladas CO₂ equiv.

Já os transportes por água registam uma descida inicial de 622 toneladas CO₂ equiv. em 2010 para 488 toneladas CO₂ equiv. em 2021, tendo ocorrido um crescimento em 2022.



**Figura 37 – Potencial de acidificação (t equiv. SO₂)**

Fonte: INE- Contas das Emissões Atmosféricas

Na Figura 37 é possível analisar o Potencial de Acidificação para Portugal, pesca e aquicultura, e transportes por água entre 2010 e 2022. O total nacional diminuiu de 339 724 em 2010 para 274 592 em 2022, mostrando uma tendência decrescente geral.

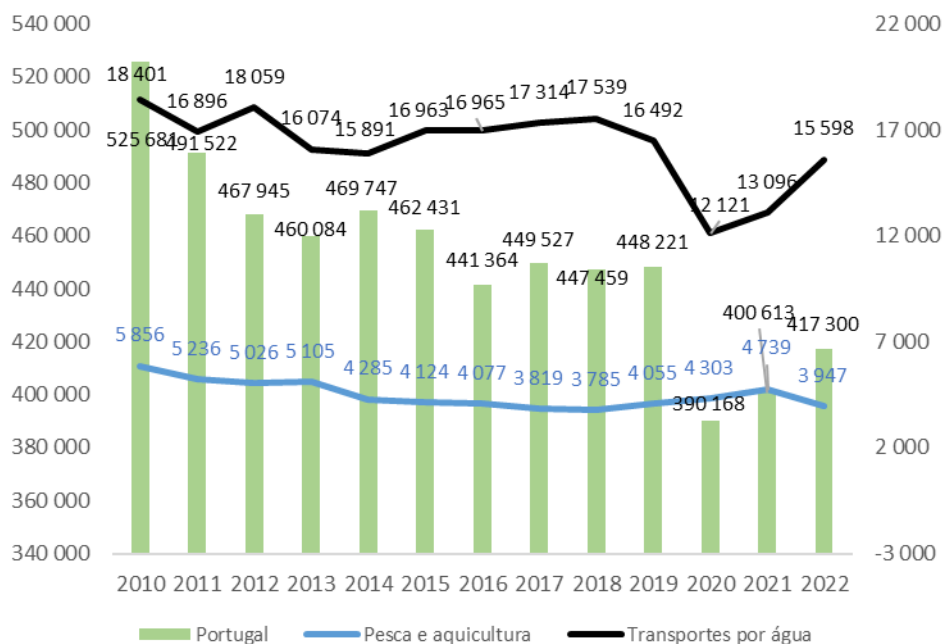
A pesca e aquicultura apresentam uma redução ligeira e consistente, de 3 450 para 2 214, entre 2010 e 2022, respetivamente. Os transportes por água registam uma descida de 14 233 em 2010 para 9 604 em 2020, com oscilações intermédias, tendo vindo a crescer desde 2020.

Estes dados demonstram reduções generalizadas em todos os setores analisados no período entre 2010 e 2022.





Figura 38 – Potencial de formação de ozono troposférico (t equiv. compostos orgânicos voláteis não metânicos).



Fonte: INE- Contas das Emissões Atmosféricas

A Figura 38 apresenta o Potencial de Formação de Ozono Troposférico para Portugal, pesca e aquicultura e transportes por água, entre 2010 e 2022. O total nacional registou uma descida de 525 681 toneladas equiv. compostos orgânicos voláteis não metânicos em 2010 para 417 300 em 2022.

A pesca e aquicultura mostram uma redução ligeira e constante, de 5 856 toneladas para 3 947, entre 2010 e 2022, respetivamente. Os transportes por água exibem uma tendência decrescente mais acentuada, de 18 401 toneladas em 2010 para 15 598 em 2022, apesar de oscilações ao longo do período.

Todos os setores analisados apresentam reduções no potencial de emissão no período entre 2010 e 2022.

Figura 39 – Energias Renováveis Oceânicas (ERO), (2023)

N.º de centrais de ERO ligadas à rede (licenças)	2
Potência de ligação de ERO (kW)	25 400
Capacidade instalada de ERO (kW)	25 420

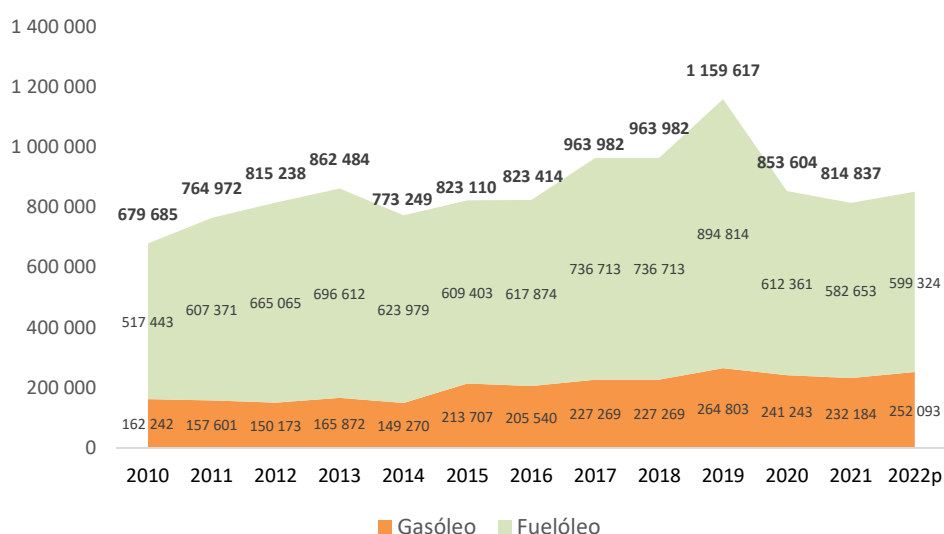
Fonte: DGEG



A tabela da Figura 39 apresenta informações sobre as Energias Renováveis Oceânicas (ERO) em Portugal, referentes a 2023. Existem duas centrais de ERO ligadas à rede elétrica, com uma potência de ligação total de 25 400 kW e uma capacidade instalada muito próxima, de 25 420 kW.

Destaca-se, ainda, das duas centrais de Energias Renováveis Oceânicas (ERO) ligadas à rede mencionadas, o Parque Eólico Offshore *Windfloat Atlantic*, com uma potência instalada e de ligação de 25 MW, estando em exploração desde 2019.

Figura 40 – Vendas de produtos de petróleo em Portugal (mercado de bancas marítimas) (t)



Fonte: DGEG

A Figura 40 diz respeito as vendas de produtos de petróleo em Portugal no mercado de bancas marítimas, em toneladas, entre 2010 e 2022. O fuelóleo representou a maior parte das vendas, atingindo um pico de 849 814 toneladas em 2019, enquanto o gasóleo mostrou uma tendência de crescimento gradual, com 252 093 toneladas em 2022p.

O total combinou um pico em 2019 com 1 159 617 toneladas, seguido de uma redução para 853 604 toneladas em 2021 e uma recuperação ligeira em 2022.

Estes dados indicam flutuações significativas no mercado, com uma estabilização recente após quedas acentuadas.





Conclusões OE3:

- Energia e Sustentabilidade: Portugal reduziu as emissões atmosféricas no setor marítimo e expandiu as energias renováveis oceânicas (ERO), com 25,42 MW de capacidade instalada.





OBJETIVO ESTRATÉGICO 4

Apostar na garantia da sustentabilidade e na segurança alimentar

Os dados evidenciam esforços significativos para promover a sustentabilidade dos recursos pesqueiros e a diversificação da aquicultura em Portugal.

Relativamente à gestão sustentável de stocks pesqueiros, entre 2015 e 2022, observam-se progressos na sustentabilidade de unidades populacionais de gestão pesqueira.

No que respeita à produção e valorização na Aquicultura, a produção aumentou entre 2010 e 2022, destacando-se a contribuição dos molúsculos e os crustáceos, as Amêijoas e mexilhões lideraram as espécies.

A produção de aquicultura registou um crescimento, consolidando-se como uma componente essencial na garantia da segurança alimentar e na valorização económica do sector.

No que respeita ao consumo de pescado e declínio da pesca tradicional, o consumo *per capita* de pescado em Portugal manteve-se elevado.

Paralelamente, a captura de pescado em águas nacionais caiu entre 2010 e 2022, reforçando a importância da aquicultura como a alternativa.

A transformação de pescado cresceu, entre 2010 e 2022. O valor económico subiu, refletindo a diversificação e a valorização de produtos pesqueiros processados.

Os dados demonstram que, apesar da redução nas capturas e no esforço pesqueiro tradicional, as estratégias de gestão sustentável, a expansão da aquicultura e a valorização de produtos transformados contribuem para fortalecer a segurança alimentar e a sustentabilidade dos recursos em Portugal.





Figura 41 – Proporção de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks), com avaliação analítica (Categoria 1 do ICES), para o Continente e Açores

	2015 2016 2017	2018 2019	2020	2021	2022
Carapau					
Tamboril-preto					
Tamboril-branco					
Pescada					
Areeiro-de-quatro-manchas					
Areeiro					
Sardinha (*) (**)					

Legenda

-  Sustentável
-  Insustentável
-  Sobre-explorado
-  Sujeito a avaliação

Fonte: IPMA e DOP (Açores)

A Figura 41 apresenta a evolução da sustentabilidade de unidades populacionais de gestão pesqueira (*stocks*) para o Continente e Açores entre 2015 e 2022.

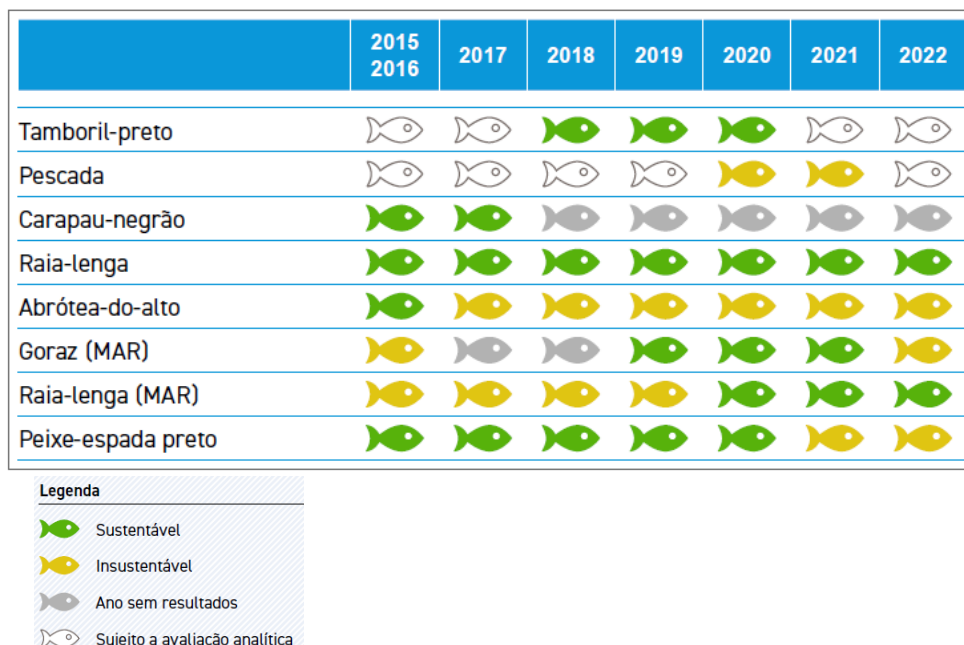
Os *stocks* de carapau, tamboril-preto, tamboril-branco, mantiveram-se sustentáveis ao longo do período (sempre que sujeitos a avaliação). A pescada, inicialmente insustentável, alcançou sustentabilidade em 2022. A sardinha, por sua vez, manteve-se sustentável a partir de 2020.

Estes dados indicam progressos significativos na gestão pesqueira para garantir a sustentabilidade.





Figura 42 – Proporção de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks), com avaliação baseada na aproximação de precaução (Categoria 3 do ICES), para o Continente e Açores



Fonte: IPMA e DOP (Açores)

Por sua vez, a Figura 42 diz respeito a sustentabilidade de unidades populacionais de gestão pesqueira (*stocks*) com avaliação baseada na aproximação de precaução (Categoria 3 do ICES) para o Continente e Açores entre 2015 e 2022. O carapau-negrão foi considerado sustentável de 2015 a 2017, sendo que não dispõe de resultados para os restantes anos.

A raia-lenga foi considerada sustentável em todos os anos e o peixe-espada preto também foi consistentemente sustentável até 2020, tendo sido considerado insustentável em 2021 e 2022.

O gráfico destaca ainda variações significativas em outras espécies.



Figura 43 – Proporção de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks) com avaliação analítica estritamente nacional (Categoria 3 do ICES) para a Madeira

	2015 2016 2017 2018	2019	2020 2021	2022
Carapau-negrão	Insustentável	Ano sem resultados	Insustentável	Insustentável
Cavala	Insustentável	Ano sem resultados	Insustentável	Ano sem resultados
Lapa branca (<i>Patella aspera</i>)	Sustentável	Ano sem resultados	Sustentável	Ano sem resultados
Lapa preta (<i>Patella ordinaria</i>)	Sustentável	Ano sem resultados	Sustentável	Ano sem resultados
Caramujo	Ano sem resultados	Sustentável	Ano sem resultados	Ano sem resultados
Peixe-espada preto	Ano sem resultados	Ano sem resultados	Ano sem resultados	Sustentável

Legenda

- Sustentável
- Insustentável
- Ano sem resultados

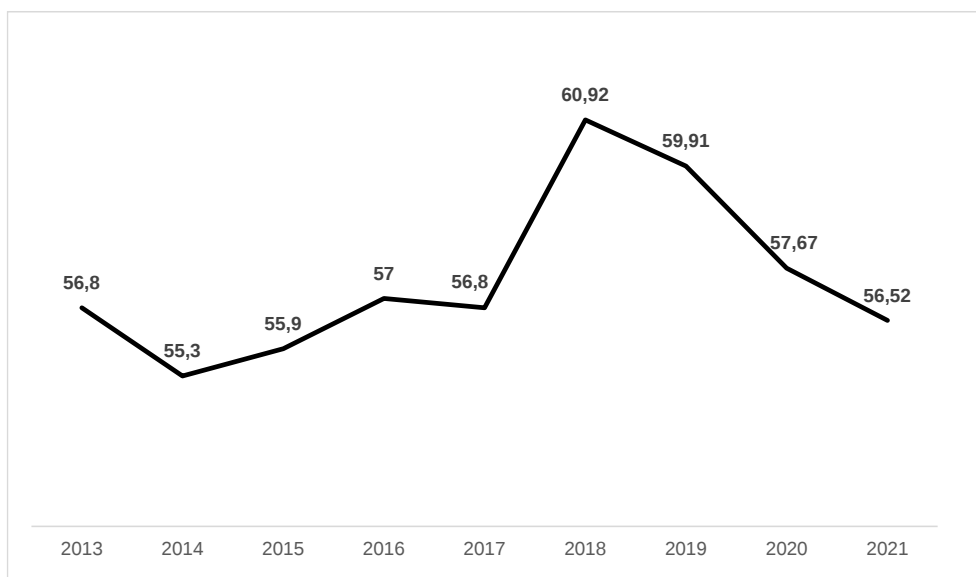
Fonte: Direção Regional de Pescas da Madeira

No caso da Figura 43 é possível observar a sustentabilidade de unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks) na Madeira, com avaliação analítica nacional (Categoria 3 do ICES), entre 2015 e 2022.

A lapa branca, a lapa preta, o caramujo e o peixe-espada foram consistentemente sustentáveis nos anos em que obtiveram resultados.

O carapau-negrão e a cavala foram consistentemente insustentáveis nos anos em que obtiveram resultados.



**Figura 44 – Consumo nacional aparente per capita de pescado (kg/habitante)**

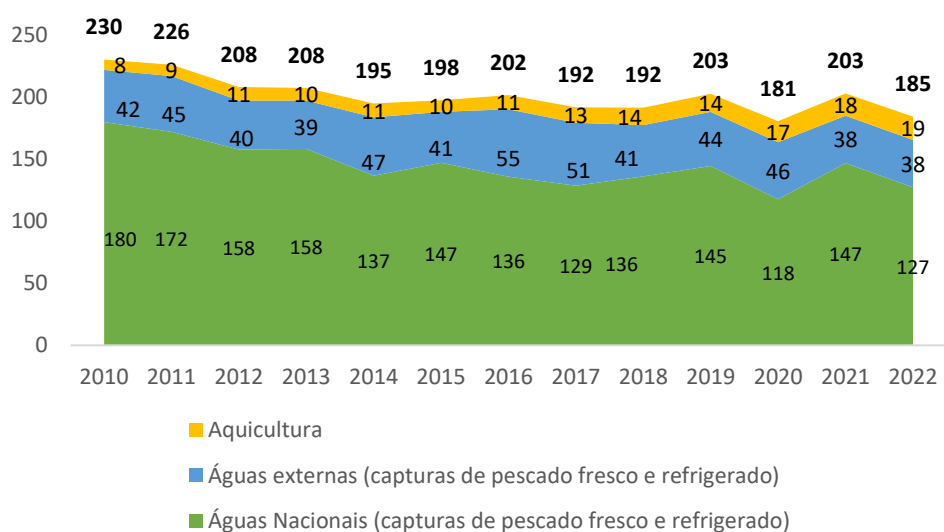
Fonte: EUMOFA – O Mercado de pescado da UE

A Figura 44 mostra o consumo nacional aparente per capita de pescado em Portugal (kg/habitante) entre 2013 e 2021. O consumo começou em 56,8 kg/hab. em 2013, atingiu um mínimo de 55,3 kg/hab. em 2014 e subiu gradualmente até um pico de 60,92 kg/hab. em 2018. Após esse ano, houve uma queda consistente, terminando em 56,52 kg/hab. em 2021.

Estes dados refletem variações no consumo de pescado, com um aumento até 2018 seguido de uma tendência decrescente.



58

Figura 45 – Captura e produção de biomassa (pesca e aquicultura) (1 000 t)

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca



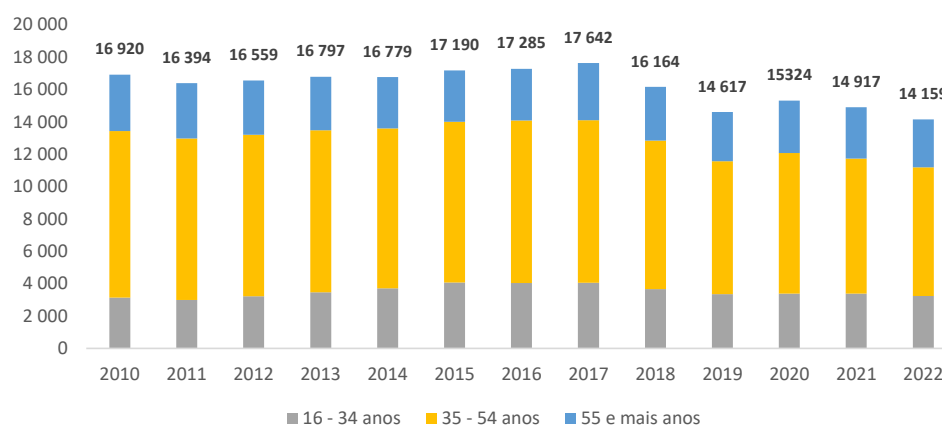
A captura e produção de biomassa (pesca e aquicultura) em Portugal, em milhares de toneladas, entre 2010 e 2022, é apresentada na Figura 45. O total anual variou entre 230 mil toneladas em 2010 e 185 mil toneladas em 2022, com uma redução gradual ao longo do período.

As capturas em águas nacionais dominaram, mas registaram uma descida significativa, de 180 mil toneladas em 2010 para 127 mil toneladas em 2022.

As capturas em águas externas mantiveram-se relativamente estáveis, enquanto a aquicultura apresentou um crescimento, de 8 mil toneladas em 2010 para 19 mil toneladas em 2022.

Estes dados mostram uma crescente importância da aquicultura num contexto de declínio da pesca tradicional.

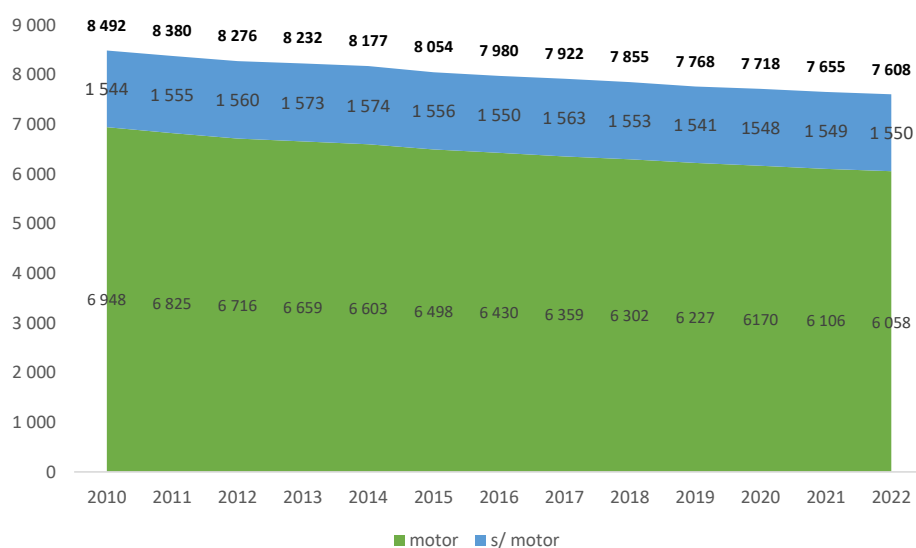
Figura 46 – Pescadores matriculados por faixa etária (n.º)



Fonte: INE – Estatísticas da Pesca



A Figura 46 apresenta o número de pescadores matriculados em Portugal, distribuídos por faixas etárias, entre 2010 e 2022. O total de pescadores registou um decréscimo, passando de 16 920 em 2010 para 14 159 em 2022. A faixa etária de 35 a 54 anos predominou ao longo do período.

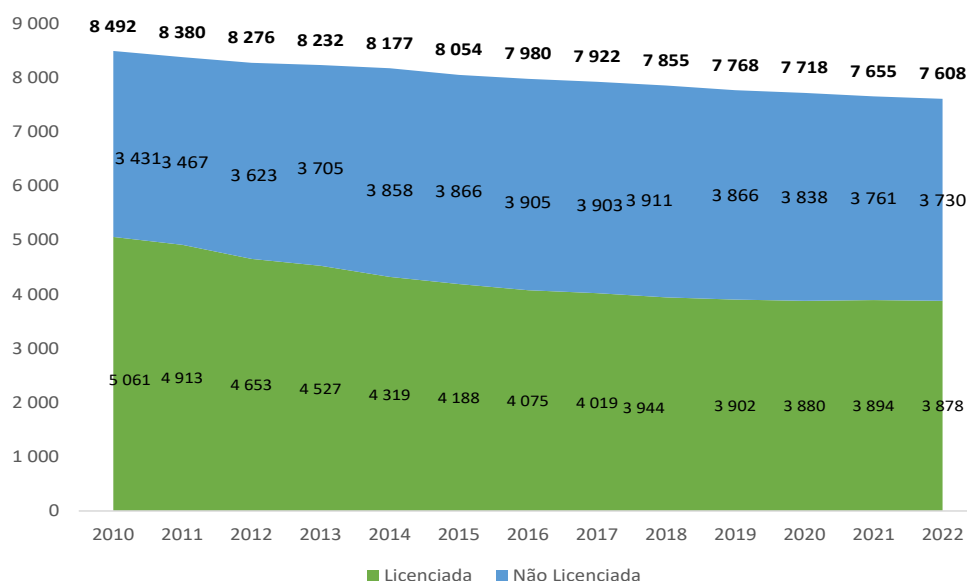
**Figura 47 – Frota registada por tipo de motorização (n.º)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 47 apresenta a evolução da frota registada por tipo de motorização em Portugal, entre 2010 e 2022. O número total de embarcações diminuiu de 8 492 em 2010 para 7 608 em 2022. As embarcações motorizadas, representando a maioria, reduziram-se de 6 948 para 6 058. As embarcações sem motor mantiveram valores mais estáveis, passando de 1 544 para 1 550 no mesmo período.

Estes dados evidenciam uma redução gradual na frota total, concentrada principalmente nas embarcações motorizadas.



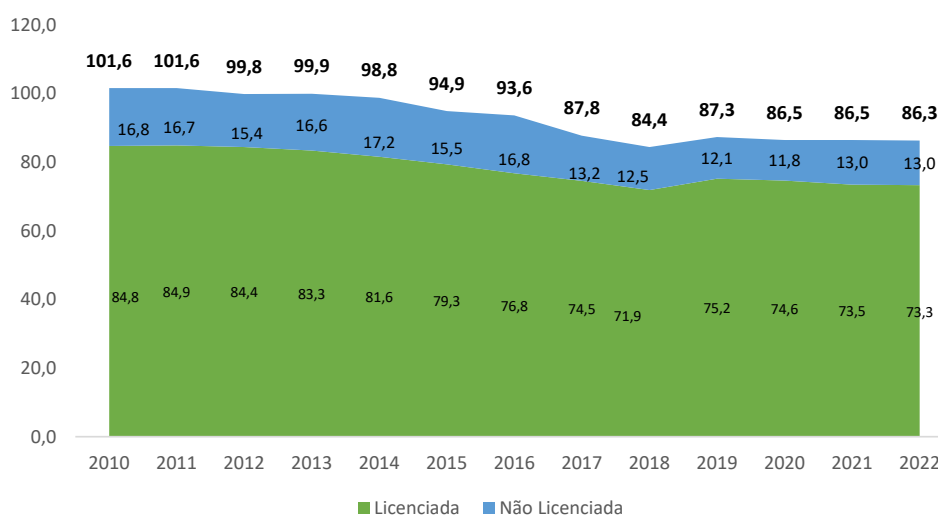
**Figura 48 – Frota registada (licenciada e não licenciada) (n.º)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

O gráfico da Figura 48 apresenta a evolução da frota de pesca registada em Portugal, distinguindo embarcações licenciadas e não licenciadas, entre 2010 e 2022.

O total de embarcações diminuiu de 8 492 em 2010 para 7 608 em 2022.

As embarcações licenciadas registaram uma redução de 5 061 para 3 878, entre 2010 e 2022. Por outro lado, as embarcações não licenciadas cresceram, de 3 431 para 3 730, entre 2010 e 2022.

**Figura 49 – Frota registada (arqueação bruta – 1 000 GT)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

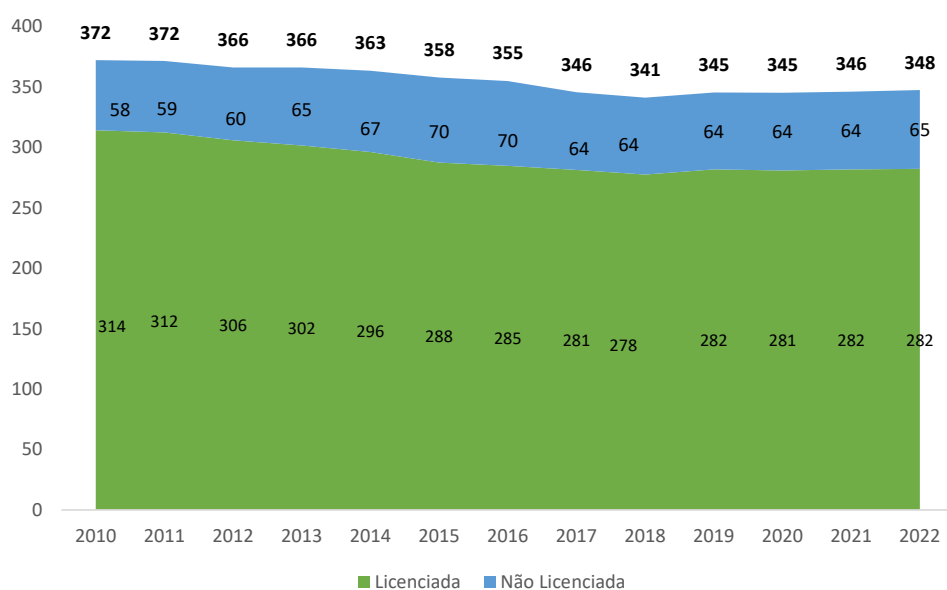


A Figura 49 apresenta a evolução da frota registada em Portugal (arqueação bruta -1 000 GT), entre 2010 e 2022, distinguindo entre embarcações licenciadas e não licenciadas. O total diminuiu de 101,6 mil GT em 2010 para 86,3 mil GT em 2022.

As embarcações licenciadas registaram uma descida de 84,8 mil GT para 73,3 mil GT, enquanto as não licenciadas reduziram de 16,8 mil GT para 13,0 mil GT.

Este declínio global reflete uma redução na capacidade total da frota, acompanhada por estabilidade proporcional entre as categorias.

Figura 50 – Frota registada (potência – 1 000 kW)

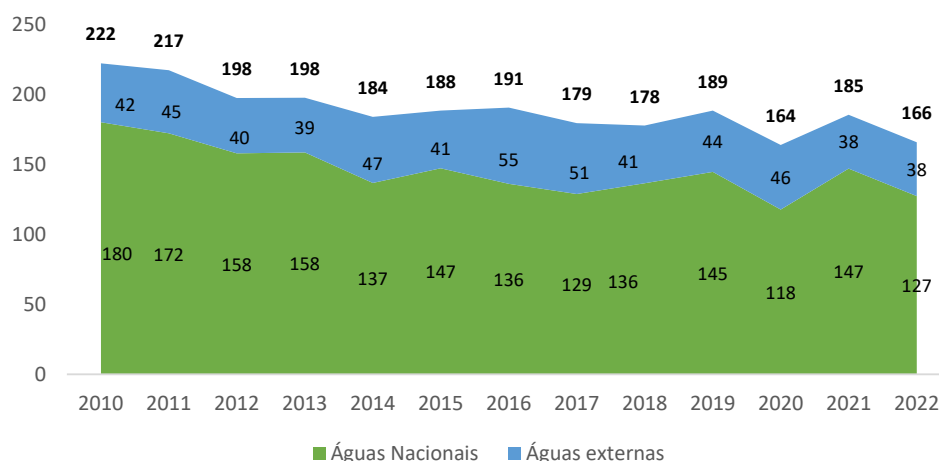


Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 50 diz respeito à evolução da potência total da frota registada em Portugal, em milhares de kW, entre 2010 e 2022, distinguindo embarcações licenciadas e não licenciadas. O total reduziu-se de 372 mil kW em 2010 para 348 mil kW em 2022.

As embarcações licenciadas diminuíram de 314 mil kW para 282 mil kW, enquanto as não licenciadas mantiveram valores relativamente estáveis, variando entre 58 mil kW e 65 mil kW.

Estes dados mostram uma redução da potência total da frota, concentrada nas embarcações licenciadas.

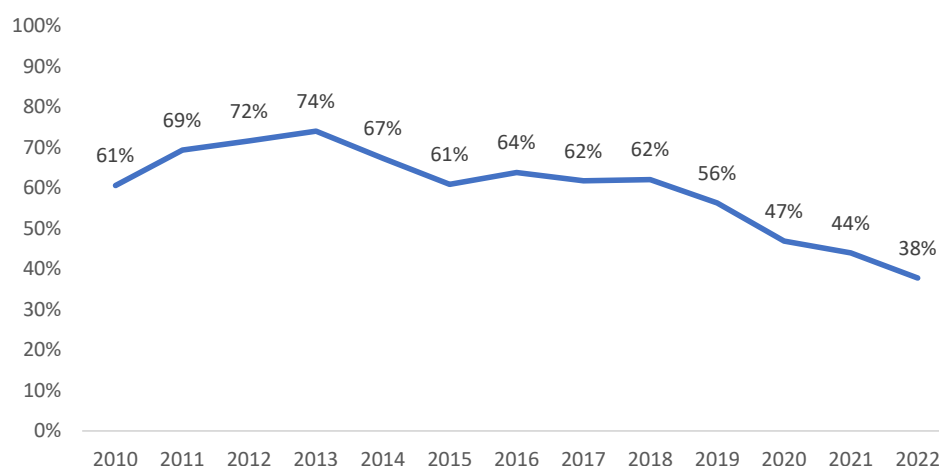
**Figura 51 – Capturas de pescado (1 000 t)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 51 permite avaliar a evolução das capturas de pescado em Portugal, em milhares de toneladas, entre 2010 e 2022, diferenciando capturas em águas nacionais e externas.

O total reduziu-se de 222 mil toneladas em 2010 para 166 mil toneladas em 2022, com uma descida gradual ao longo do período.

As capturas em águas nacionais diminuíram de 180 mil toneladas para 127 mil toneladas, enquanto as capturas em águas externas variaram ligeiramente, oscilando entre 38 e 55 mil toneladas. Estes dados refletem um declínio global nas capturas, concentrado principalmente nas águas nacionais.

**Figura 52 – Utilização de quotas de pesca (%)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

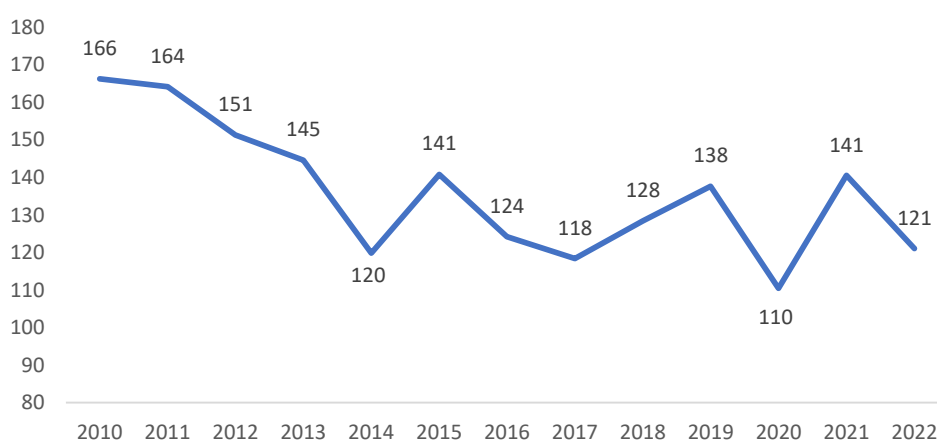


O gráfico da Figura 52 apresenta a taxa de utilização das quotas de pesca em Portugal, em percentagem, entre 2010 e 2022. Verifica-se uma tendência geral de descida, com o valor a diminuir de 61% em 2010 para 38% em 2022.

O pico de utilização foi registado em 2013, com 74%, seguido de uma redução progressiva, especialmente acentuada a partir de 2018, quando caiu de 62% para 38% em 2022.

Estes dados mostram uma diminuição consistente na utilização das quotas de pesca ao longo do período analisado.

Figura 53 – Pescado transacionado em lota (1 000 t)

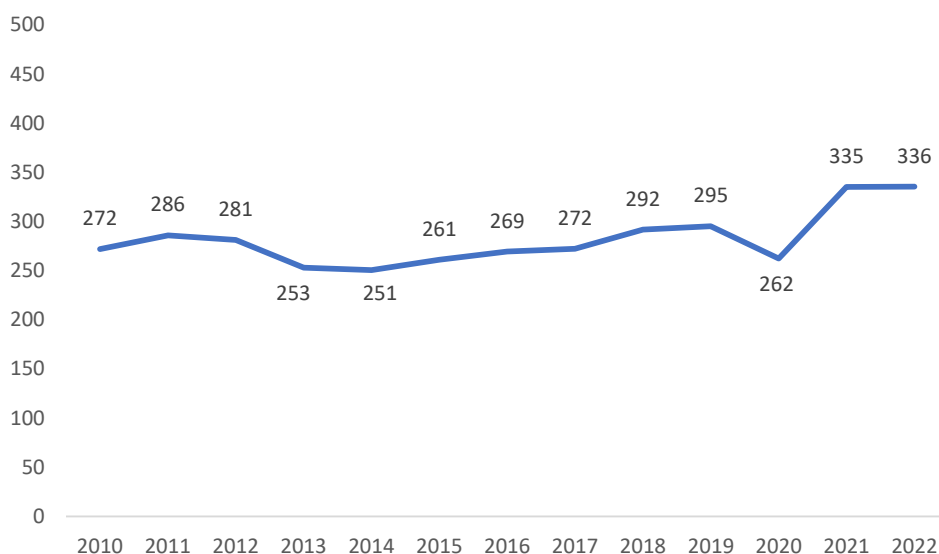


Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 53 apresenta a quantidade de pescado transacionado em lota em Portugal, em milhares de toneladas, entre 2010 e 2022. Registou-se uma descida de 166 mil toneladas em 2010 para 121 mil toneladas em 2022. O valor mais baixo ocorreu em 2020, com 110 mil toneladas, seguido de uma recuperação para 141 mil toneladas em 2021 antes de nova descida em 2022.

A trajetória é marcada por flutuações, mas evidencia uma tendência geral de redução ao longo do período analisado.



**Figura 54 – Pescado transacionado em lota (M€)**

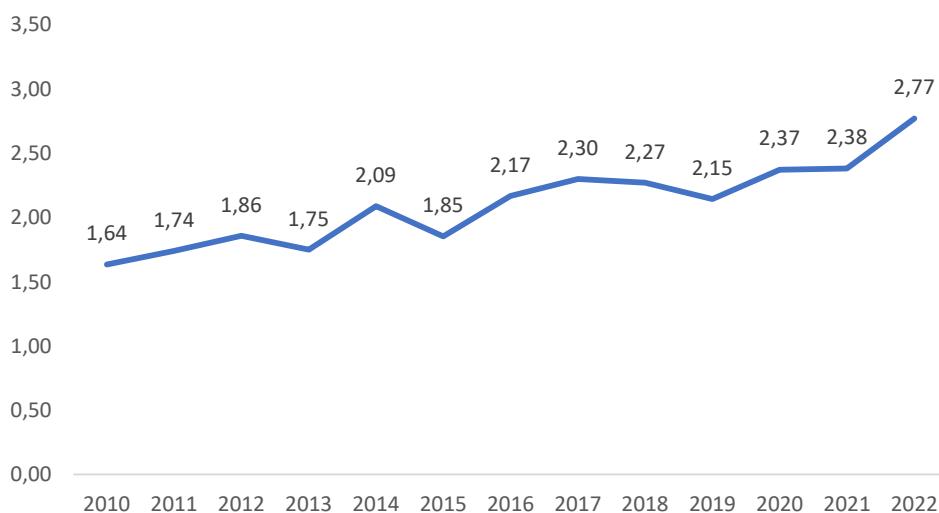
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 54 apresenta o valor do pescado transacionado em lota, em milhões de euros (M€), entre 2010 e 2022. Verifica-se uma variação ao longo do período, com um valor inicial de 272 milhões de euros em 2010, um mínimo de 251 milhões de euros em 2014, e um aumento acentuado a partir de 2020, atingindo 336 milhões de euros em 2022.

Apesar das variações verificadas, o valor transacionado revela uma tendência de recuperação nos últimos anos, com o pico do período registado em 2022.



69

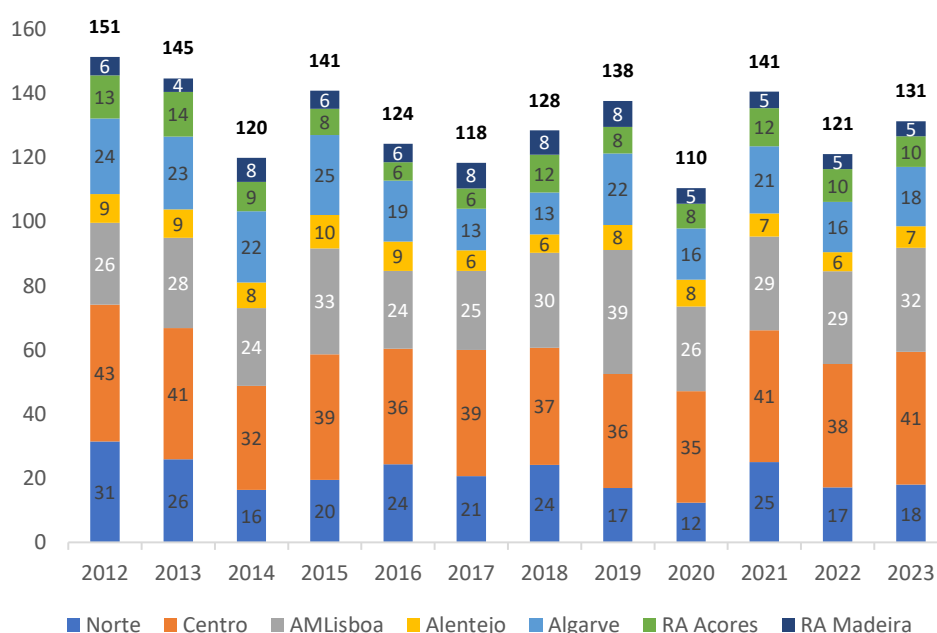
Figura 55 – Preço médio de pescado transacionado em lota (€/kg)

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca



Relativamente à evolução do preço médio do pescado transacionado em lota, em euros por quilograma (€/kg), entre 2010 e 2022, o preço médio subiu de 1,64 €/kg em 2010 para 2,77 €/kg em 2022 (Figura 55), registando uma tendência de crescimento ao longo do período. Apesar de algumas variações, como a descida de 2,09 €/kg em 2014 para 1,85 €/kg em 2015, observa-se um aumento contínuo desde 2020, com o valor mais elevado registado em 2022. Estes dados refletem uma valorização progressiva do pescado transacionado em lota.

Figura 56 – Pescado transacionado em lota, por NUTS II (1 000 t)

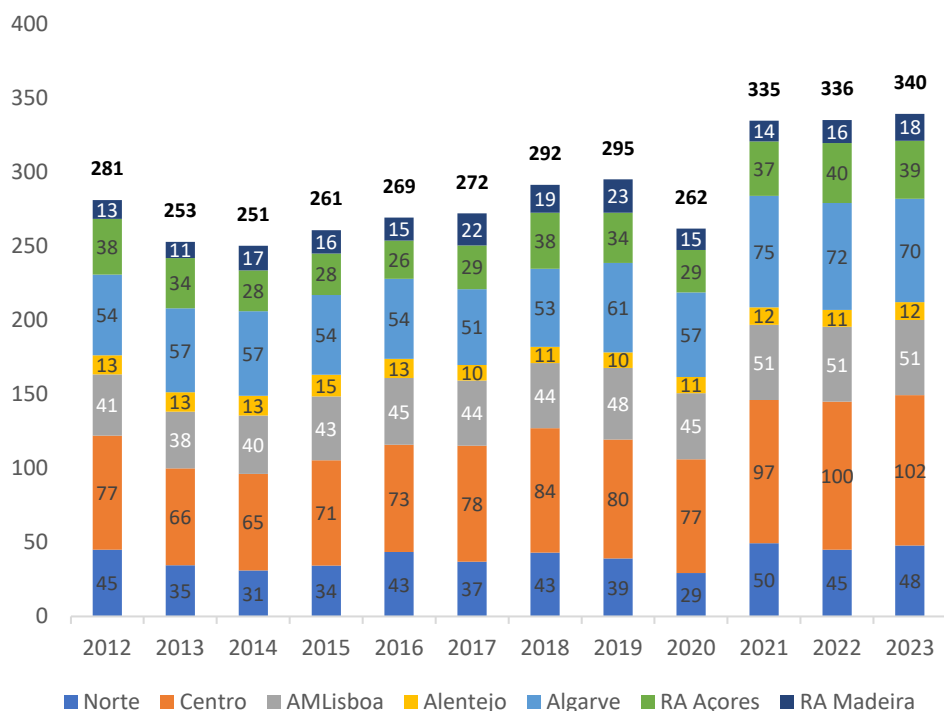


Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 56 apresenta a distribuição regional do pescado transacionado em lota (1 000 toneladas) de 2012 a 2023. O Centro destaca-se com volumes consistentemente elevados, representando a maior contribuição nacional, seguido pela Área Metropolitana de Lisboa. A Região Autónoma dos Açores, Alentejo e a Região Autónoma da Madeira mantêm volumes reduzidos.

Verifica-se uma oscilação geral nos totais nacionais, com uma diminuição em 2020 (110 mil toneladas), atribuída provavelmente a impactos conjunturais, seguida de uma recuperação moderada até 2023 (131 mil toneladas).

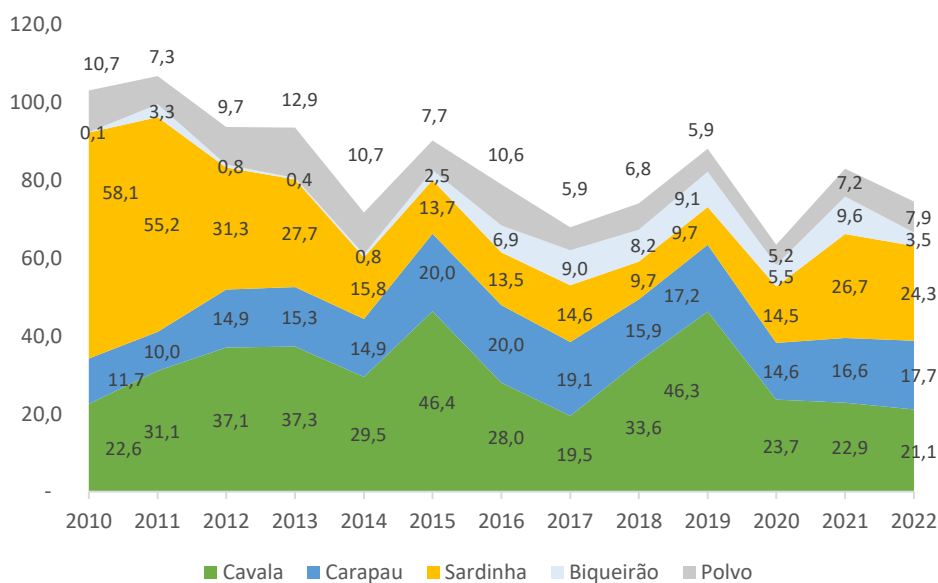


**Figura 57 – Pescado transacionado em lota, por NUTS II (M€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 57 mostra a evolução do valor transacionado em lota nas diferentes regiões NUTS II entre 2012 e 2023. O total nacional aumentou consistentemente de 281 milhões de euros em 2012 para 340 milhões em 2023, com maior destaque para a região do Centro. A Região do Algarve apresentou aumentos notáveis, atingindo 75 milhões em 2021. O crescimento geral reflete a contribuição crescente de várias regiões para o total nacional.



**Figura 58 – Principais espécies transacionadas em lota (1 000 t)**

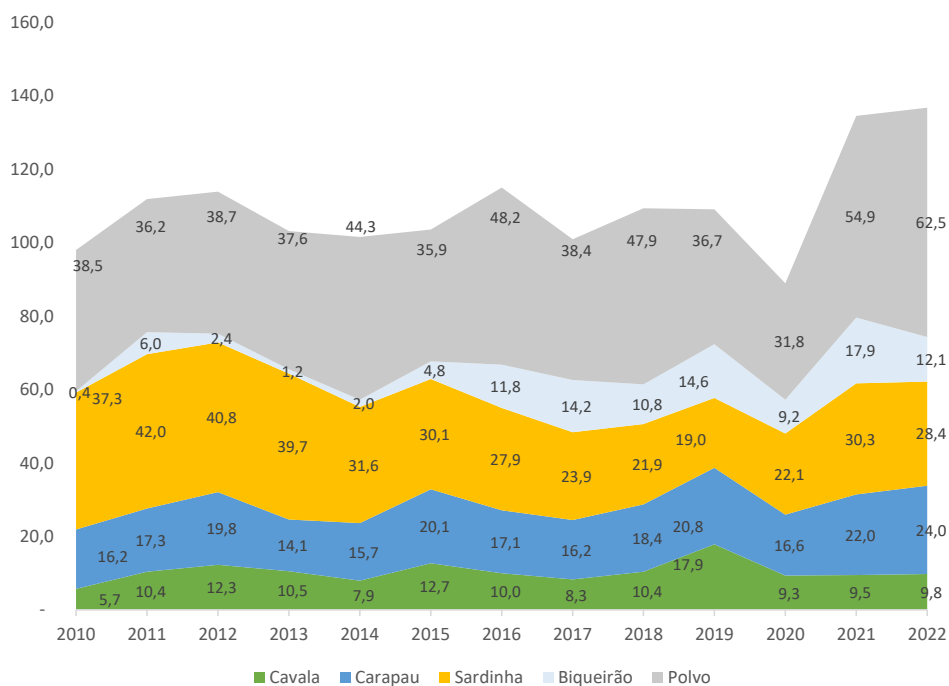
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

De acordo com a Figura 58, entre 2010 e 2022, as principais espécies transacionadas em lota apresentaram variações significativas.

A sardinha, embora com declínio acentuado de 58,1 mil toneladas em 2010 para 24,3 mil em 2022, liderou em volume no início do período. A cavala destacou-se em 2016 com 46,4 mil toneladas, mas caiu para 21,1 mil em 2022.

O carapau e o polvo mantiveram níveis relativamente estáveis, terminando 2022 com 17,7 mil e 7,9 mil toneladas, respetivamente. Já o biqueirão, embora minoritário, registou picos como em 2019 (9,1 mil toneladas) e uma queda para 3,5 mil em 2022.



**Figura 59 – Principais espécies transacionadas em lota (M€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

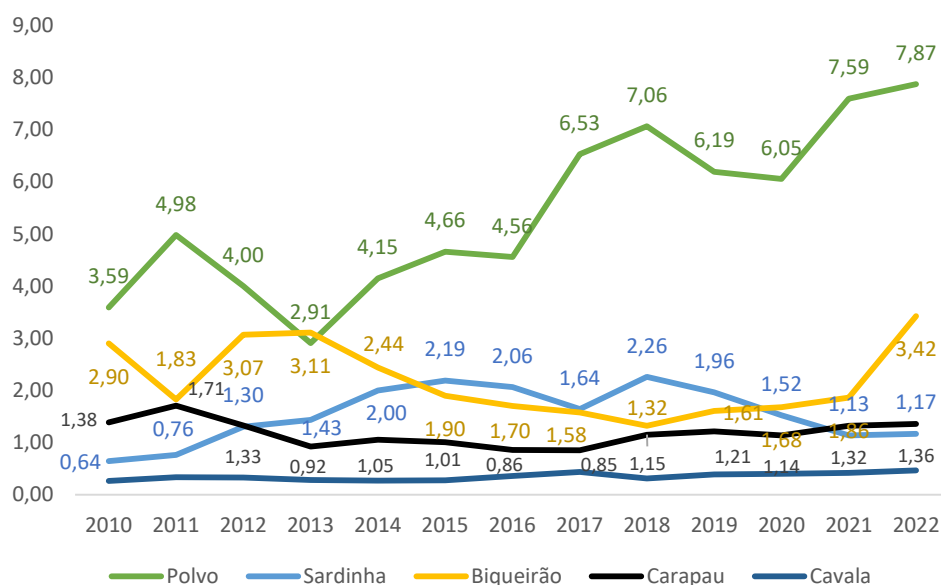
A Figura 59 mostra a evolução do valor transacionado das principais espécies de pescado em lota entre 2010 e 2022, destacando o aumento significativo no valor total, de 98 milhões de euros em 2010 para cerca de 137 milhões de euros em 2022.

Este crescimento é impulsionado principalmente pelo polvo, que registou o maior aumento absoluto, passando de 38,5 milhões de euros em 2010 para 62,5 milhões de euros em 2022.

A sardinha e o carapau também contribuíram para este crescimento, com valores de 37,3 milhões de euros e 16,2 milhões de euros em 2010 a atingirem 28,4 milhões de euros e 24,0 milhões de euros em 2022, respetivamente.

Por outro lado, o biqueirão manteve-se com um peso relativamente pequeno, apesar de um ligeiro aumento de 0,4 milhões de euros para 12,1 milhões de euros no mesmo período. Estes dados evidenciam uma diversificação no valor económico das espécies transacionadas.



**Figura 60 – Preço médio das espécies de pescado mais vendidas em lota (€/kg)**

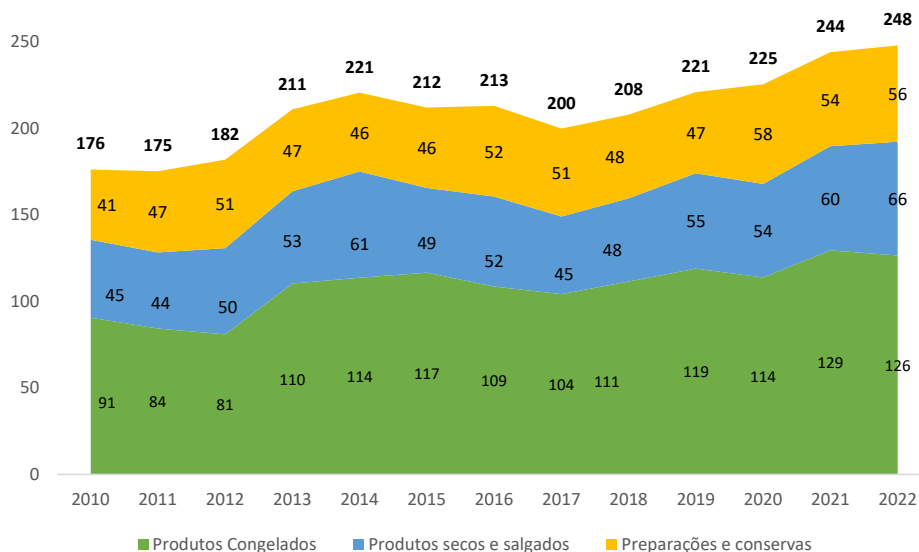
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 60 diz respeito a evolução do preço médio das principais espécies de pescado transacionadas em lota entre 2010 e 2022, em €/kg.

O polvo apresenta o maior crescimento, passando de 3,59€/kg em 2010 para 7,87€/kg em 2022, enquanto a sardinha, embora com variações, sobe de 0,64€/kg para 1,17€/kg no mesmo período.

O biqueirão regista uma variação significativa, subindo de 2,90€/kg para 3,42€/kg. A cavala tem um aumento de 0,26€/kg para 0,47€/kg, e o carapau também apresenta um crescimento em 2022, quando comparado a 2010. Estes dados refletem tendências diferenciadas de valorização por espécie.



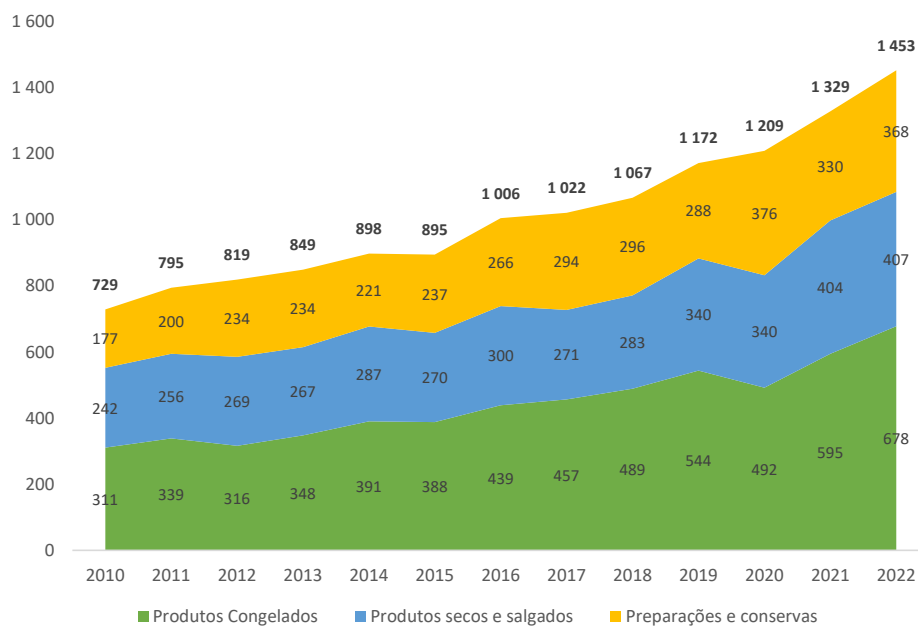
**Figura 61 – Transformação do pescado: produtos vendidos (1 000 t)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Conforme é possível observar pela análise da Figura 61, entre 2010 e 2022, o volume total de produtos de pescado vendidos aumentou de 176 mil toneladas para 248 mil toneladas. Os produtos congelados lideraram o crescimento, subindo de 91 mil para 126 mil toneladas. Os produtos secos e salgados registaram um aumento significativo, passando de 45 mil para 66 mil toneladas.

Por sua vez, as preparações e conservas apresentaram um crescimento, de 41 mil para 56 mil toneladas, refletindo uma tendência de aumento contínuo no sector de transformação do pescado.

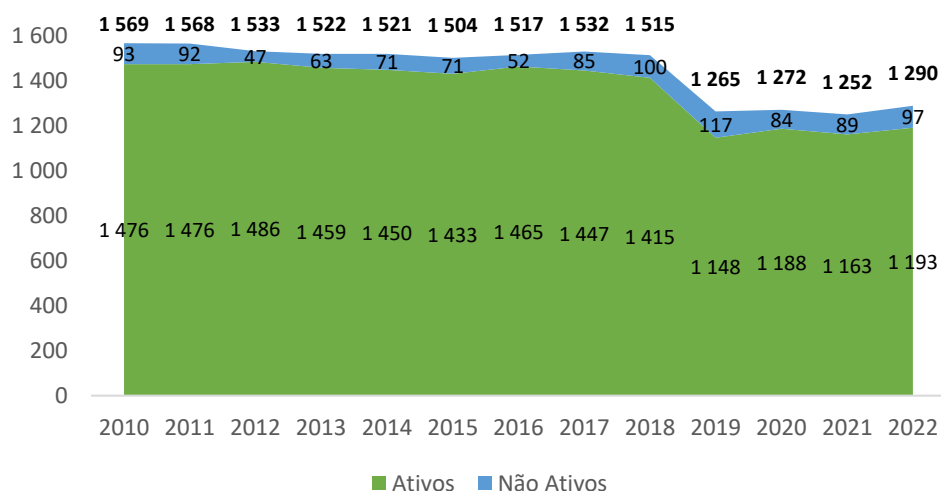


**Figura 62 – Transformação do pescado: produtos vendidos (M€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Entre 2010 e 2022, o valor dos produtos transformados do pescado aumentou de 729 milhões de euros para 1 453 milhões de euros, representando um crescimento significativo (Figura 62). Os produtos congelados registaram o maior aumento, passando de 311 para 678 milhões de euros, consolidando a sua posição como o segmento de maior valor. Os produtos secos e salgados também cresceram de 242 para 407 milhões de euros, enquanto as preparações e conservas aumentaram de 177 para 368 milhões de euros. Este crescimento demonstra uma tendência geral de valorização consistente em todos os segmentos ao longo do período analisado.

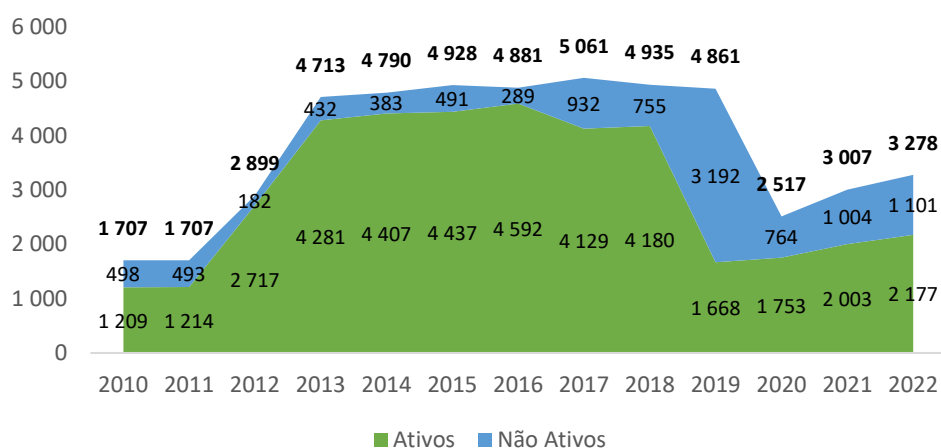


**Figura 63 – Estabelecimentos de aquicultura (n.º)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

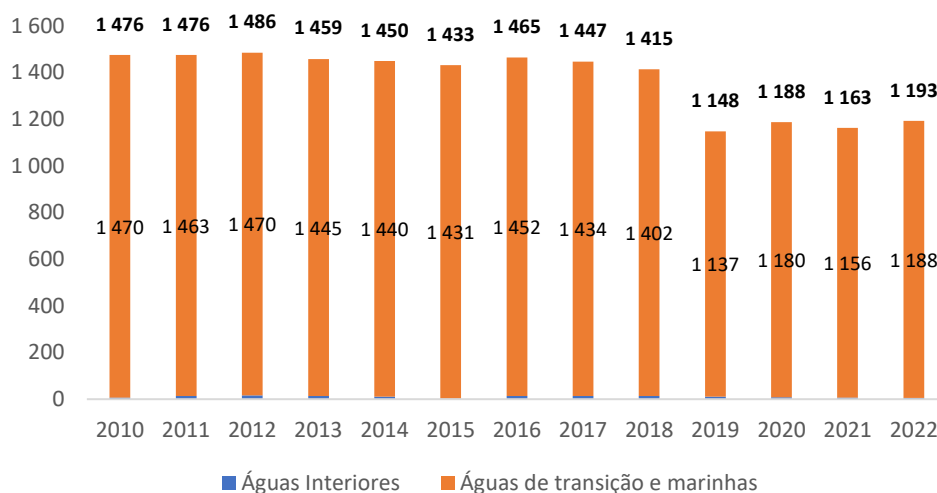
A Figura 63 evidencia uma redução constante no número total de estabelecimentos de aquicultura ao longo do período analisado (2010-2022), passando de 1 569 para 1 290.

Os estabelecimentos ativos mantêm um declínio gradual, particularmente acentuado de 2018 para 2019 (de 1 415 para 1 148), enquanto os não ativos oscilam, com uma queda inicial até 2016 e um aumento subsequente, atingindo 97 em 2022.

Figura 64 – Superfície dos estabelecimentos de aquicultura (ha)

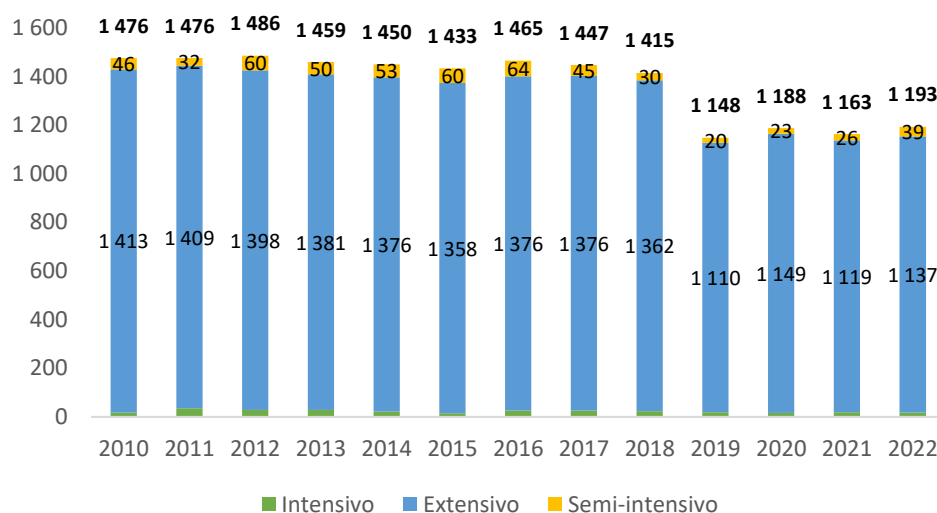
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 64 mostra que a superfície total dos estabelecimentos de aquicultura alcançou o pico em 2017 (5 061 ha), mas registou uma redução abrupta a partir de 2018, atingindo 3 278 ha em 2022.

**Figura 65 – Estabelecimentos de aquicultura ativos, por tipo de água (n.º)**

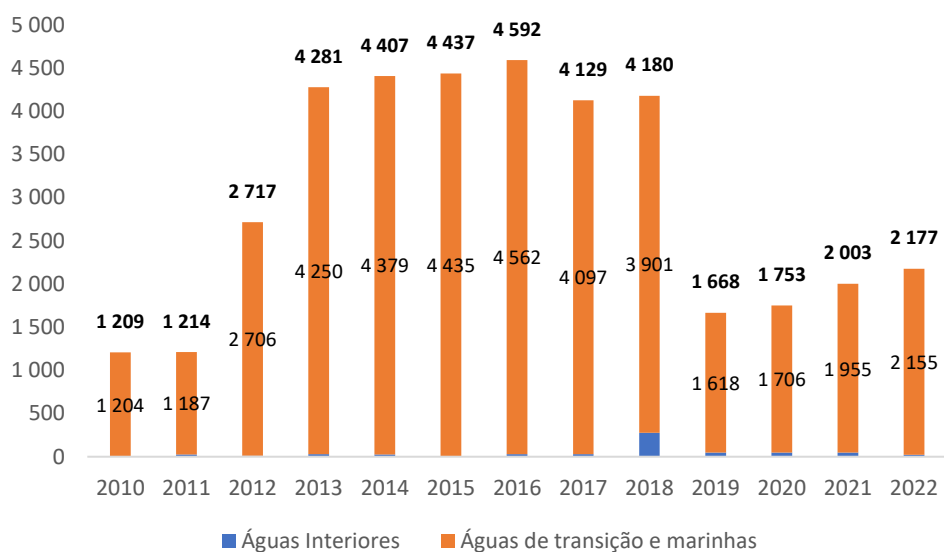
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Na Figura 65 observa-se que o número de estabelecimentos de aquicultura ativos se manteve relativamente estável entre 2010 e 2018, com um ligeiro decréscimo após 2018, atingindo 1 193 em 2022. Os estabelecimentos em águas de transição e marinhas dominam amplamente, representando quase a totalidade do setor.

Figura 66 – Estabelecimentos de aquicultura ativos, por regime (n.º)

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 66 mostra que a aquicultura extensiva domina amplamente o setor, representando mais de 90% dos estabelecimentos ativos ao longo do período analisado.

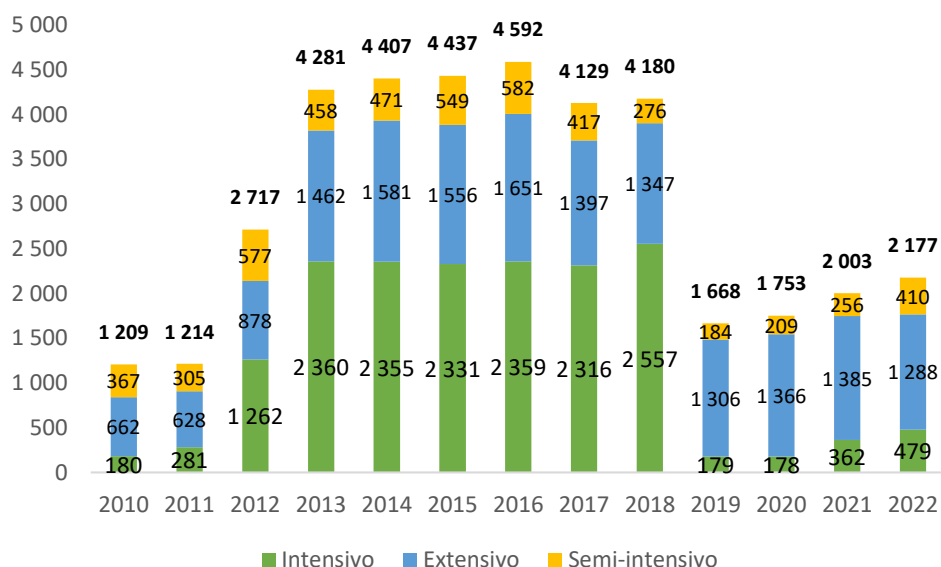
**Figura 67 – Superfície dos estabelecimentos de aquicultura ativos, por tipo de água (ha)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Figura 67 revela que a superfície dos estabelecimentos de aquicultura ativos é quase exclusivamente concentrada em águas de transição e marinhas, que atingiram o pico de 4 562 hectares em 2016 antes de uma redução acentuada para 1 618 hectares em 2019, seguida de uma recuperação para 2 155 hectares em 2022.

As águas interiores são insignificantes, com uma área residual que nunca ultrapassou 51 hectares e que decresceu para 22 hectares em 2022.



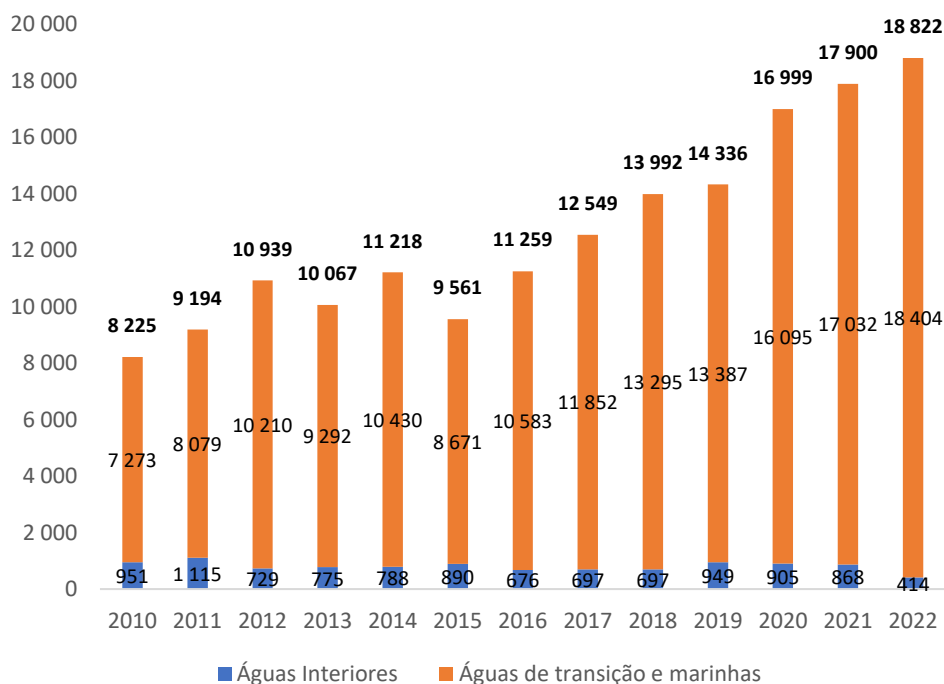
**Figura 68 – Superfície dos estabelecimentos de aquicultura ativos, por regime (ha)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 68 demonstra que a superfície da aquicultura ativa é dominada pelo regime intensivo, especialmente a partir de 2012, atingindo o pico de 2 557 hectares em 2018, antes de cair, atingindo o valor de 479 hectares em 2022.

O regime extensivo deixou de ser o mais expressivo entre 2013 e 2018, mas a partir de 2019 volta a ser o mais representativo. O semi-intensivo, por sua vez, mostra uma recuperação, passando de 184 hectares em 2019 para 410 hectares em 2022.



**Figura 69 – Produção dos estabelecimentos de aquicultura, por tipo de água (t)**

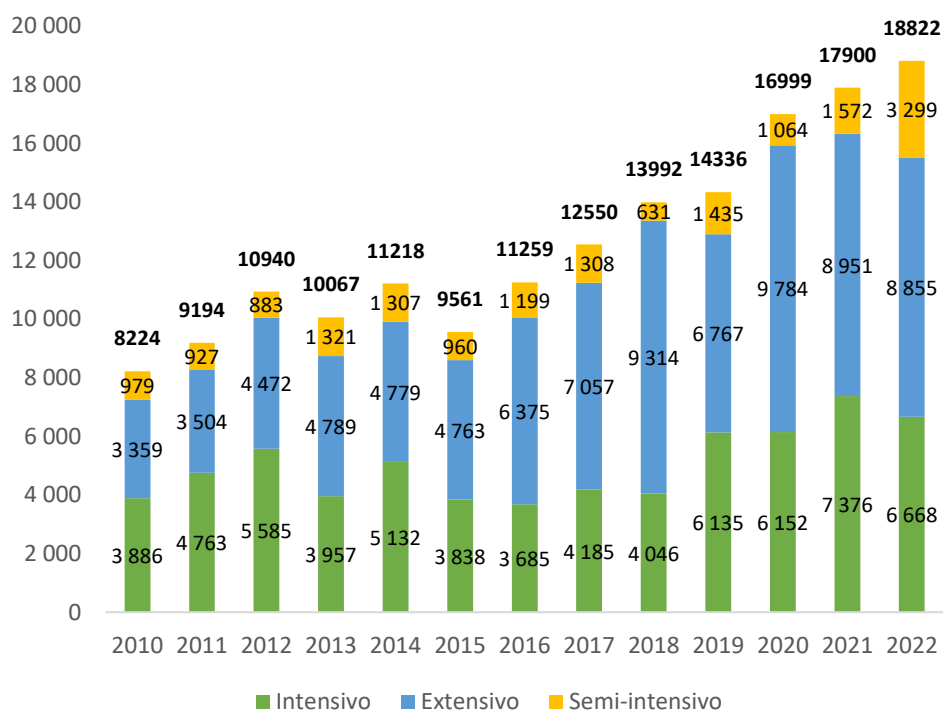
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 69 evidencia um crescimento contínuo da produção de aquicultura entre 2010 e 2022, passando de 8 225 toneladas para 18 822 toneladas.

Este aumento é impulsionado quase exclusivamente pelas águas de transição e marinhas, que representam mais de 97% da produção total e cresceram de 7 273 toneladas em 2010 para 18 404 toneladas em 2022.

A produção em águas interiores, embora residual, demonstra uma diminuição significativa, de 951 toneladas em 2010 para 414 toneladas em 2022. Estes dados refletem a crescente predominância da aquicultura na expansão do setor.

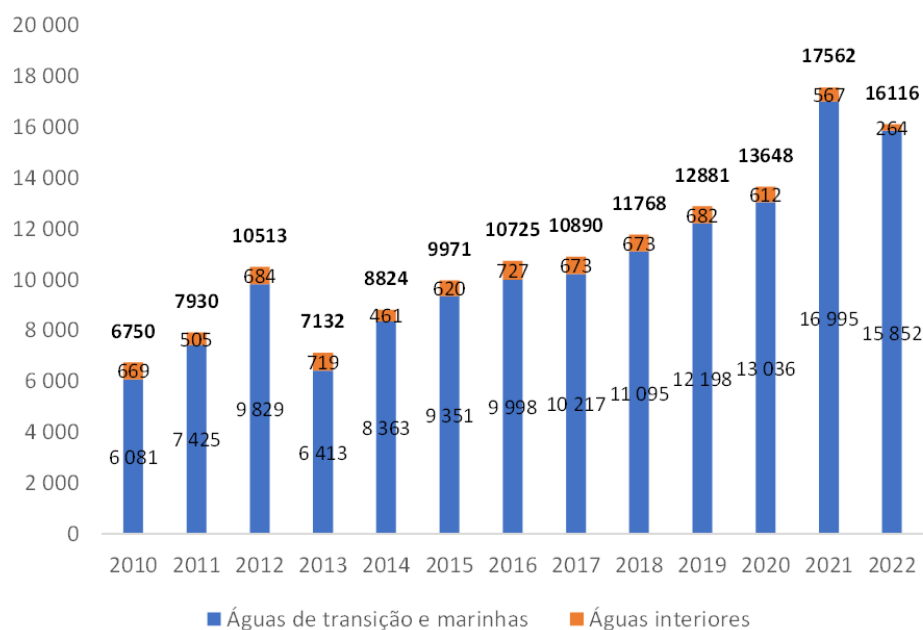


**Figura 70 – Produção dos estabelecimentos de aquicultura, por regime (t)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Na Figura 70 verifica-se um crescimento constante na produção da aquicultura entre 2010 e 2022, passando de 8 224 toneladas para 18 822 toneladas. A produção extensiva lidera consistentemente a partir de 2015, contribuindo com 8 855 toneladas em 2022. A produção intensiva mostra crescimento, alcançando 6 668 toneladas em 2022. O regime semi-intensivo destaca-se com um aumento expressivo nos últimos anos, passando de 631 toneladas em 2018 para 3 299 toneladas em 2022. Este cenário reflete uma diversificação nos regimes produtivos.



**Figura 71 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por tipo de água (t)**

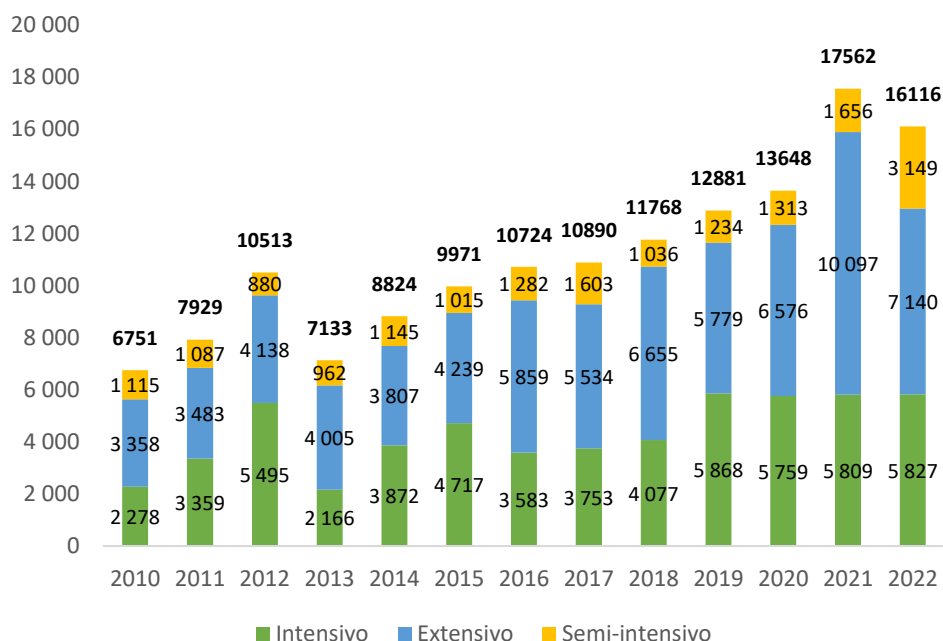
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 71 demonstra um crescimento significativo das vendas dos estabelecimentos de aquicultura entre 2010 e 2022, passando de 6 750 toneladas para 16 116 toneladas.

Este aumento é impulsionado principalmente pelas águas de transição e marinhas, que representam quase toda a evolução positiva, atingindo 15 852 toneladas em 2022.

As vendas em águas interiores apresentam um declínio, passando de 669 toneladas em 2010 para apenas 264 toneladas em 2022. Este padrão reflete uma concentração crescente da atividade nas águas de transição e marinhas.



**Figura 72 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por regime (t)**

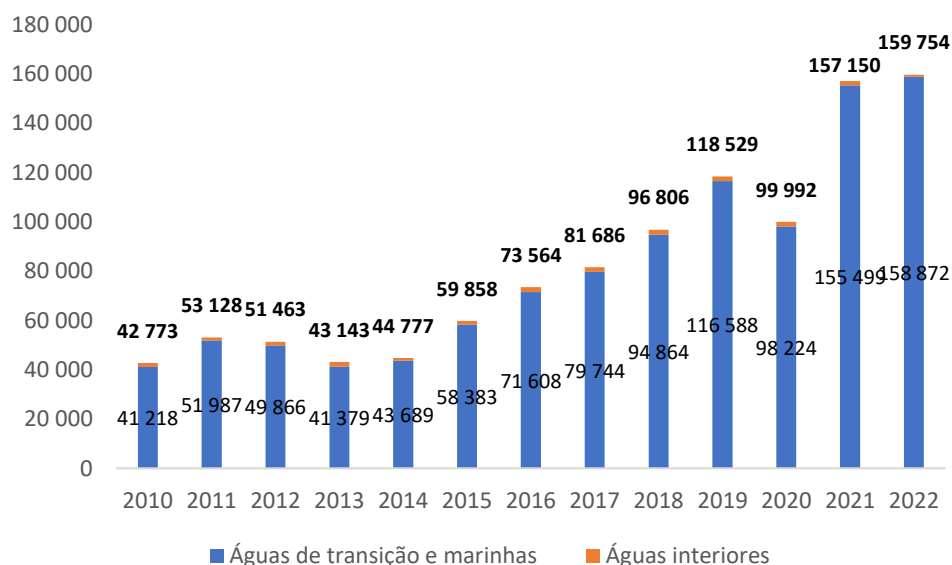
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Na Figura 72 observa-se um crescimento expressivo nas vendas dos estabelecimentos de aquicultura entre 2010 e 2022, passando de 6 751 toneladas para 16 116 toneladas.

O regime extensivo lidera, representando 7 140 toneladas em 2022, enquanto o semi-intensivo apresenta o maior crescimento proporcional, subindo de 1 036 toneladas em 2018 para 3 149 toneladas em 2022.

A produção intensiva também cresce de forma constante, atingindo 5 827 toneladas em 2022. Este cenário revela uma diversificação dos regimes produtivos, com o semi-intensivo a ganhar relevância nos últimos anos.

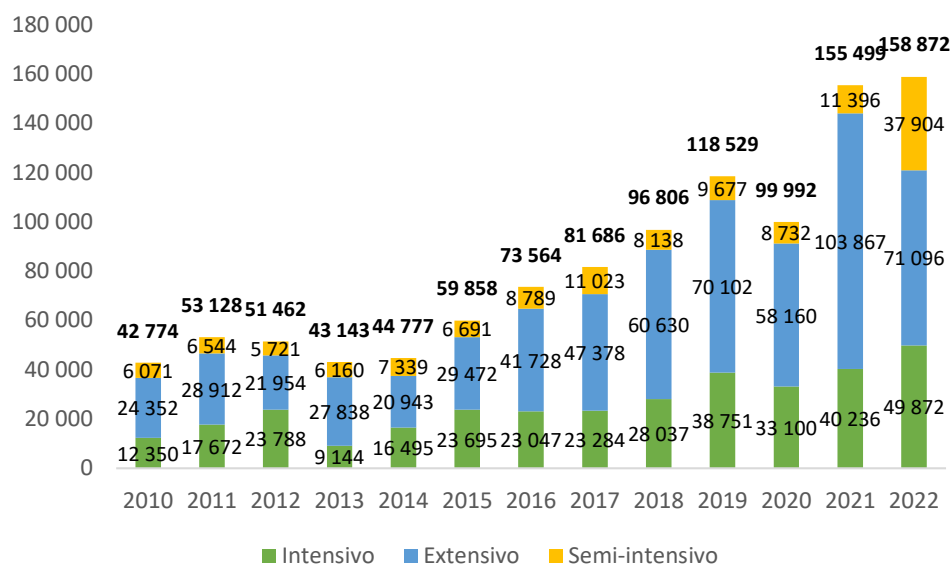


**Figura 73 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por tipo de água (m€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

O gráfico da Figura 73 evidencia um crescimento consistente das vendas dos estabelecimentos de aquicultura entre 2010 e 2022, passando de 42 773 milhares de euros para 159 754 milhares de euros.

Este aumento é impulsionado quase exclusivamente pelas águas de transição e marinhas, que representam 158 872 milhares de euros em 2022, enquanto as águas interiores mostram um declínio, caindo de 1 555 milhares de euros em 2010 para apenas 882 milhares de euros em 2022. Este padrão sublinha a predominância económica da aquicultura marinha no setor.

**Figura 74 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por regime (m€)**



Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

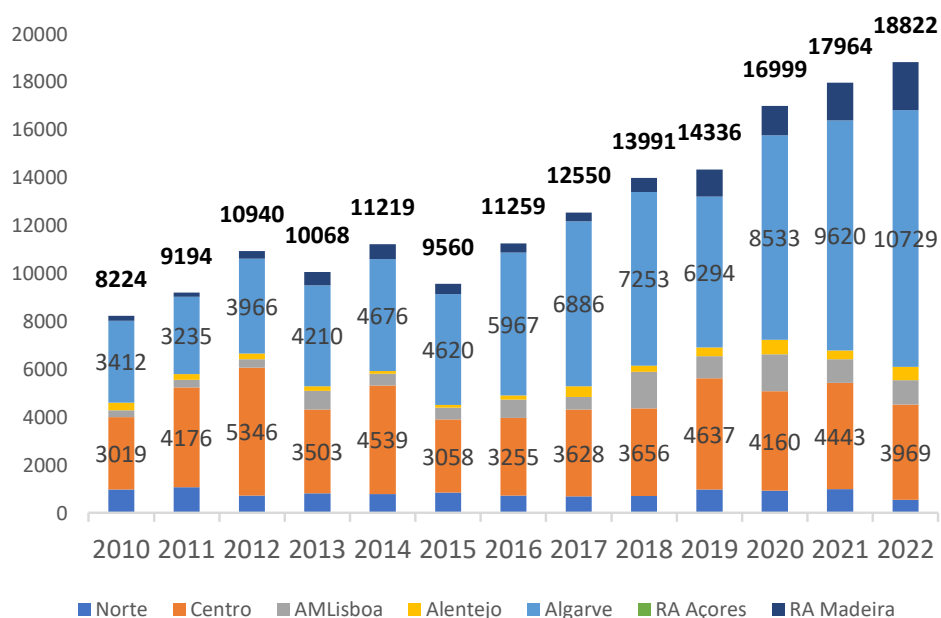
A Figura 74 demonstra um crescimento significativo das vendas dos estabelecimentos de aquicultura entre 2010 e 2022, passando de 42 774 milhares de euros para 158 872 milhares de euros.

O regime extensivo domina a receita ao longo do período, atingindo 71 096 milhares de euros em 2022.

O regime intensivo mostra um aumento contínuo, alcançando 49 872 milhares de euros em 2022, enquanto o semi-intensivo apresenta o maior crescimento proporcional, de 6 071 milhares em 2010 para 37 904 milhares de euros em 2022.

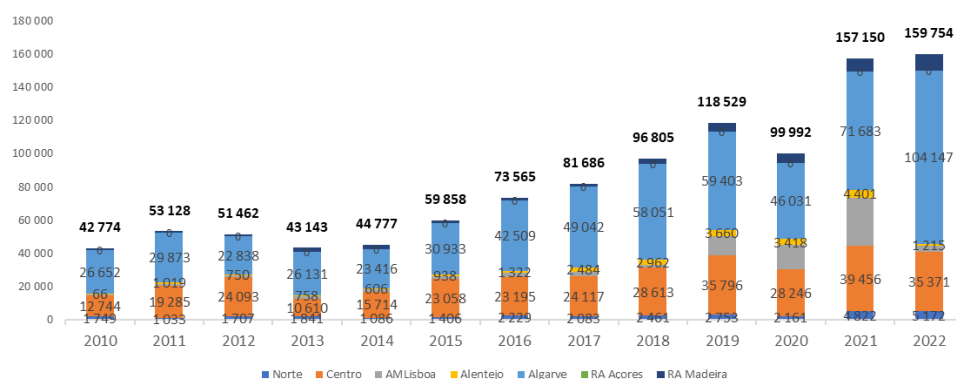
Este cenário destaca uma diversificação progressiva dos regimes produtivos e a crescente relevância económica do semi-intensivo.

Figura 75 – Produção em aquicultura, por NUTS II (t)



Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

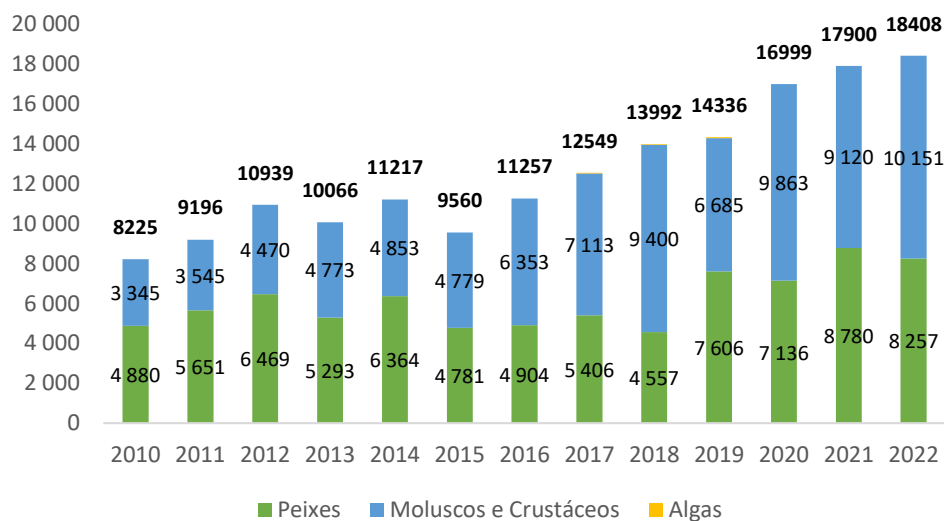
A Figura 75 mostra um aumento significativo da produção de aquicultura em Portugal, passando de 8 224 toneladas em 2010 para 18 822 toneladas em 2022. O Algarve lidera em 2022, com 10 729 toneladas, seguido pelo Centro com 3 969 toneladas no mesmo ano. A Região Autónoma da Madeira regista um crescimento consistente, quase triplicando o seu valor entre 2010 e 2022. Este crescimento reflete uma concentração de produção nas regiões com maior infraestrutura e potencial de aquicultura.

**Figura 76 – Vendas dos estabelecimentos de aquicultura, por NUTS II (m€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

Na Figura 76 verifica-se um crescimento expressivo das vendas de aquicultura entre 2010 e 2022, de cerca de 42,7 para cerca de 160 milhões de euros.

A partir de 2013, o Algarve lidera consistentemente durante o período em análise. A Área Metropolitana de Lisboa (AML) e o Centro também registam crescimentos notáveis até 2021.

Figura 77 – Produção em aquicultura, por grupo de espécie (t)

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 77 demonstra um crescimento da produção de aquicultura em Portugal entre 2010 e 2022, passando de 8 225 toneladas para 18 408 toneladas.

Os peixes representam uma parcela significativa da produção, com 8 257 toneladas em 2022, enquanto os moluscos e crustáceos registam o maior crescimento, atingindo 10 151 toneladas no

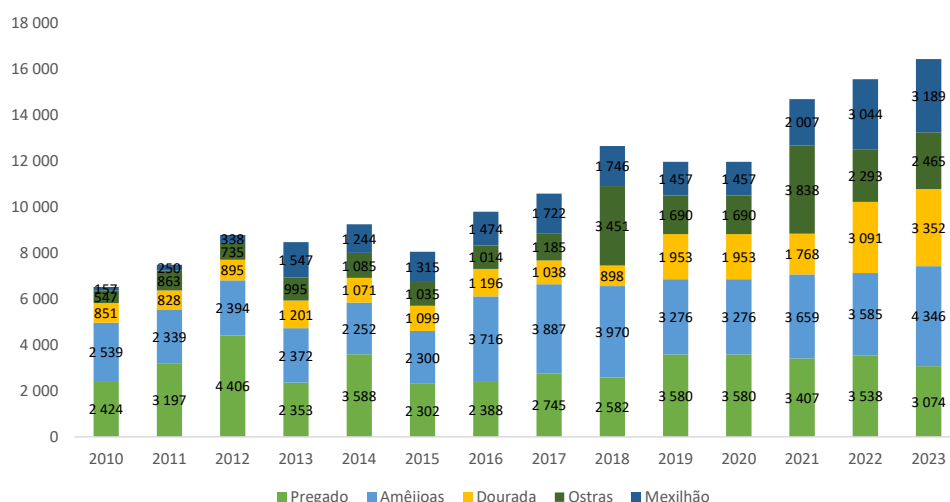




mesmo ano. A produção de algas aparece apenas marginalmente em alguns anos, mas não é significativa no período analisado.

Este padrão reflete uma diversificação crescente na aquicultura, com destaque para a relevância crescente dos moluscos e crustáceos.

Figura 78 – Principais espécies produzidas, em aquicultura (t)



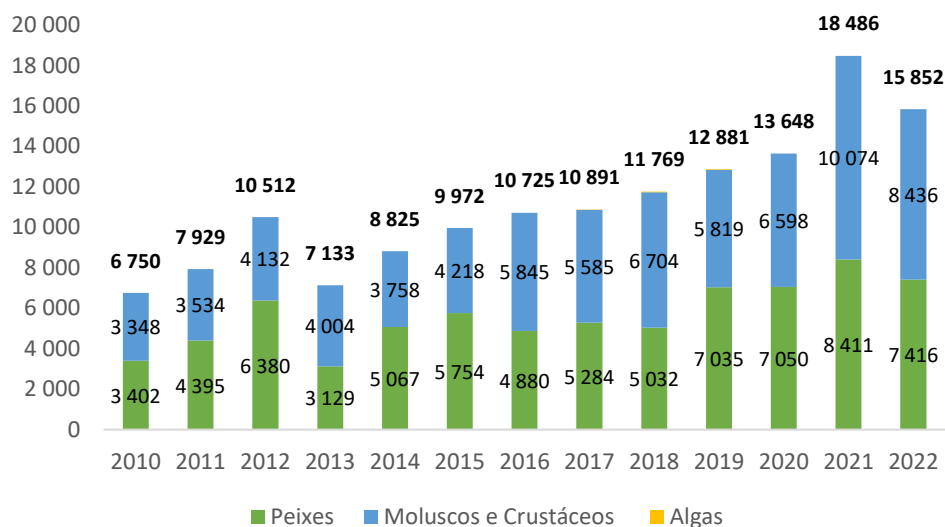
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 78 evidencia o crescimento consistente da produção em aquicultura das principais espécies entre 2010 e 2023, passando de cerca de 6 500 toneladas para cerca de 16 500 toneladas.

As amêijoas destacam-se como a espécie mais produzida, crescendo de 2 539 toneladas em 2010 para 4 346 toneladas em 2023. O mexilhão também apresenta um aumento expressivo, de 157 toneladas em 2010 para 3 189 toneladas em 2023.

Embora o pregado e as ostras tenham crescido, apresentam variações ao longo do período, com o pregado estabilizando em torno de 3 000 toneladas em 2023, e as ostras caindo para 2 465 no mesmo ano. A dourada regista um aumento gradual, atingindo 3 352 toneladas em 2023.



**Figura 79 – Vendas em aquicultura, por grupo de espécie (t)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

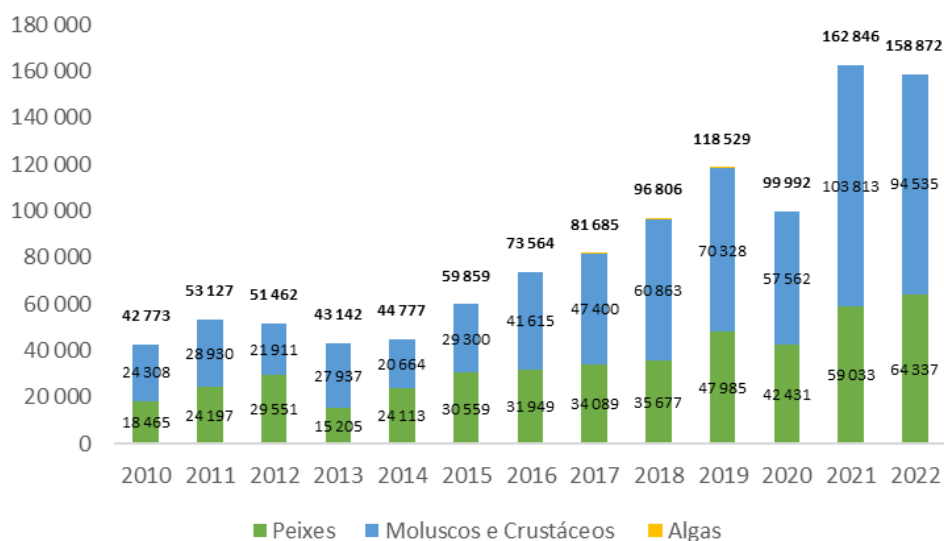
De acordo com a Figura 79, entre 2010 e 2022, as vendas em aquicultura aumentaram significativamente, de 6 750 toneladas para 15 852 toneladas. Este crescimento foi impulsionado principalmente pelos moluscos e crustáceos, que mais do que duplicaram, passando de 3 348 toneladas para 8 436 toneladas, representando o maior volume entre os grupos.

As vendas de peixes também duplicaram no período, subindo de 3 402 toneladas para 7 416 toneladas.

As algas tiveram presença mínima e intermitente, desaparecendo após 2020.

O pico de vendas totais foi alcançado em 2021, com 18 486 toneladas.

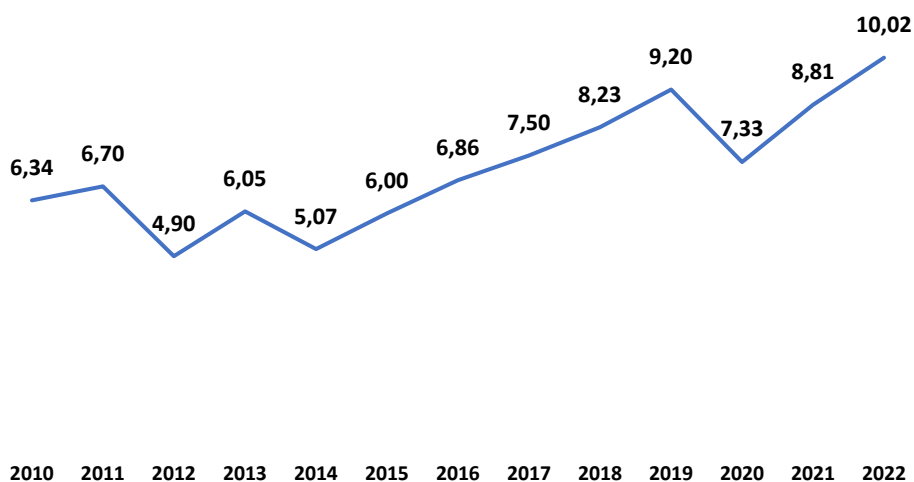


**Figura 80 – Vendas em aquicultura, por grupo de espécie (m€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 80 demonstra um crescimento nas vendas em aquicultura entre 2010 e 2022, atingindo 158 872 milhares de euros. As vendas de moluscos e crustáceos destacaram-se, contribuindo significativamente para o total, com 94 535 milhares de euros em 2022, enquanto os peixes geraram 64 337 milhares de euros.

As algas, que representaram valores mínimos e pontuais até 2018, deixaram de ser reportadas nos anos seguintes. Este crescimento reflete a relevância económica crescente da aquicultura e sua diversificação.

**Figura 81 – Preço médio das espécies vendidas em aquicultura (€/kg)**

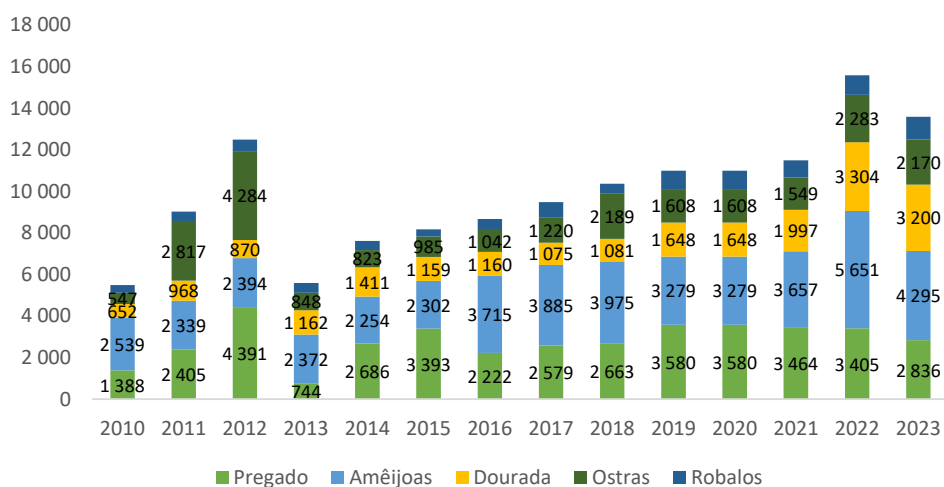
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca



O gráfico da Figura 81 mostra uma tendência geral de aumento no preço médio das espécies vendidas em aquicultura, passando de 6,34 €/kg em 2010 para 10,02 €/kg em 2022.

Após uma ligeira queda entre 2011 e 2014, atingindo o mínimo de 5,07 €/kg, o preço recuperou consistentemente, com aceleração a partir de 2016. Apesar de uma descida pontual em 2020 para 7,33 €/kg, o preço retomou o crescimento nos anos seguintes.

Figura 82 – Principais espécies vendidas em aquicultura (t)



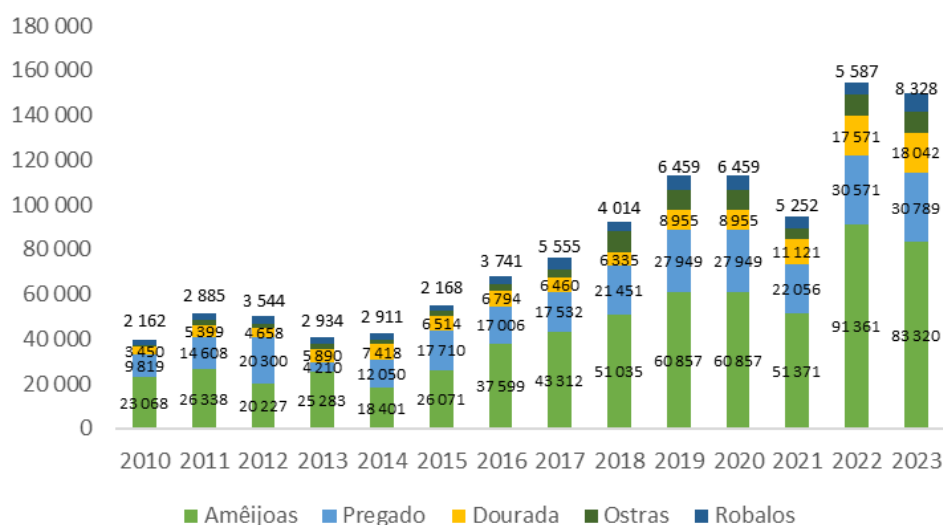
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 82 diz respeito à evolução nas vendas das principais espécies produzidas em aquicultura entre 2010 e 2023, com destaque para as amêijoas, que registaram um crescimento significativo, alcançando 4 295 toneladas em 2023, face a 2 539 toneladas em 2010.

O pregado manteve um padrão estável, aumentando de 1 388 toneladas em 2010 para 2 836 toneladas em 2023. As vendas relativas às ostras tiveram um pico em 2012 (4 284 toneladas), mas estabilizaram em 2 170 toneladas em 2023. A dourada cresceu consistentemente até 2022 (3 304 toneladas), mas recuou para 3 200 toneladas em 2023.

Finalmente, os robalos apresentaram oscilações, atingindo 1 085 toneladas em 2023.



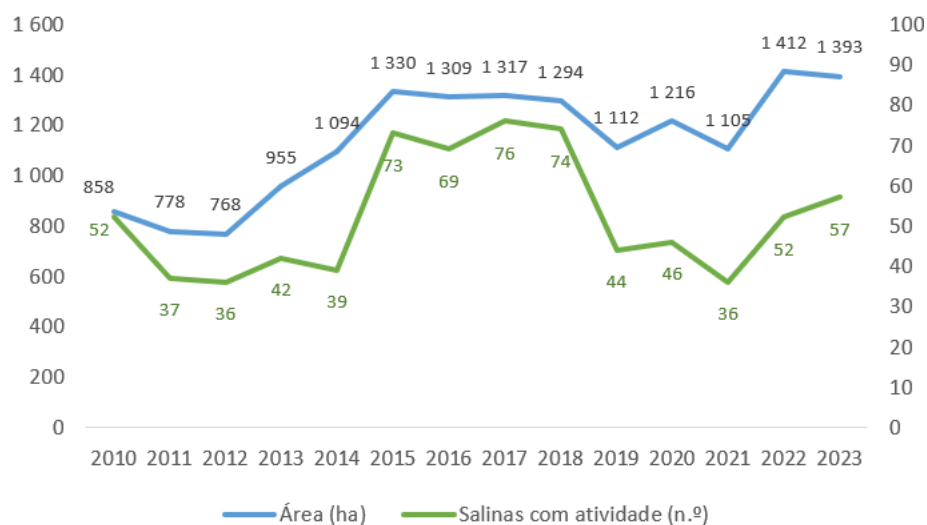
**Figura 83– Principais espécies vendidas em aquicultura (m€)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 83 apresenta a evolução das receitas provenientes das principais espécies de aquicultura entre 2010 e 2023, destacando um aumento substancial no valor total de vendas, alcançando cerca de 83,32 milhões de euros em 2023, impulsionado principalmente pelas amêijoas, que lideraram consistentemente as receitas ao longo do período.

O pregado apresenta um crescimento estável, passando de 9,8 milhões de euros em 2010 para 30,8 milhões de euros em 2023. A dourada também registou um aumento notável, atingindo 18 milhões de euros em 2023. As ostras, apesar de variações, mantiveram-se relevantes, enquanto os robalos mostram um crescimento mais modesto no período analisado.



**Figura 84– Produção de sal marinho, por área e número de salinas (ha e n.º)**

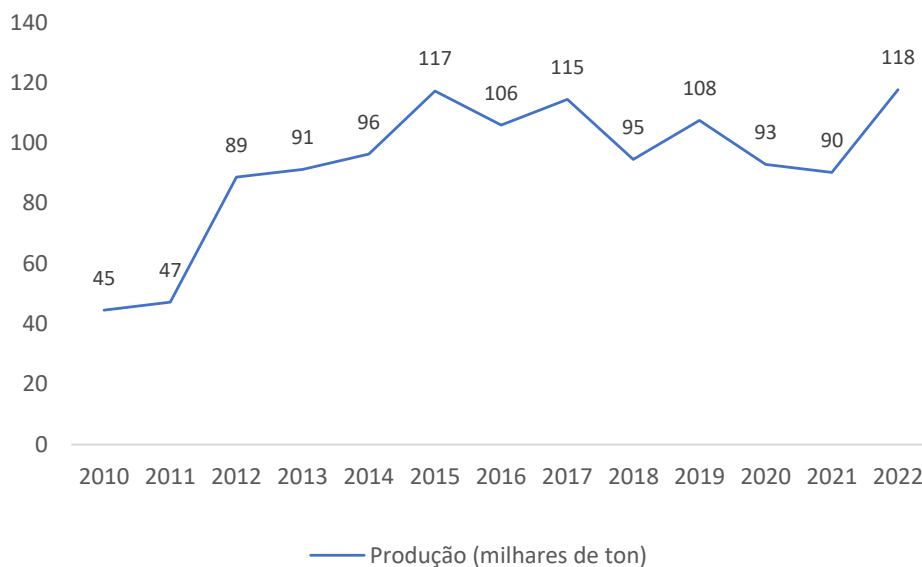
Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 84 apresenta a evolução da produção de sal marinho em termos de área (ha) e número de salinas em atividade (n.º) entre 2010 e 2023.

A área total utilizada registou um aumento gradual, passando de 858 hectares em 2010 para 1 393 hectares em 2023.

Por outro lado, o número de salinas ativas variou, aumentando de 52 em 2010 para um pico de 76 em 2016, seguido por uma redução significativa até 36 em 2021, recuperando ligeiramente para 57 em 2023.



**Figura 85 – Produção de sal marinho (1 000 t)**

Fonte: INE – Estatísticas da Pesca

A Figura 85 ilustra a evolução da produção de sal marinho em milhares de toneladas entre 2010 e 2022.

A produção apresentou um crescimento significativo de 45 mil toneladas em 2010 para 117 mil toneladas em 2015, seguido por oscilações até 2021, com uma descida às 90 mil toneladas nesse ano. Em 2022, houve um novo aumento, atingindo o pico de 118 mil toneladas, refletindo uma recuperação após a queda no período anterior.



Conclusões OE4

- Aquacultura e Segurança Alimentar: A produção em aquicultura aumentou de 8 225 toneladas (2010) para 18 822 toneladas (2022), reduzindo, embora ainda de forma insuficiente, a dependência da pesca tradicional.



OBJETIVO ESTRATÉGICO 5

Facilitar o acesso a água potável

A gestão da água é um dos principais desafios para o desenvolvimento sustentável, sobretudo em regiões sujeitas a pressões climáticas e escassez hídrica.

O Objetivo Estratégico 5 (OE5) visa facilitar o acesso à água potável, promovendo soluções inovadoras para garantir o abastecimento de água às populações e setores económicos que dela dependem.

A dessalinização tem vindo a ganhar relevância como uma solução viável para complementar os recursos hídricos convencionais, particularmente no contexto das alterações climáticas e de escassez hídrica.

O consumo crescente de água pelos diferentes usos tem vindo a impor uma pressão crescente sobre os recursos hídricos globais. Em determinadas zonas do planeta, como a região onde Portugal se insere, esta pressão tende a agravar-se com os cenários de alterações climáticas conhecidos, que incluem o aumento de frequência de situações de seca prolongada, juntamente com riscos acrescidos de intrusão salina em reservas de água doce nas zonas costeiras.

A frequência e a intensidade deste tipo de fenómenos meteorológicos, e os seus danos ambientais e económicos, aumentaram drasticamente nos últimos anos. Assim, afigura-se determinante ter acesso a fontes alternativas de água e aumentar a eficiência na sua utilização. Uma destas fontes são os sistemas de dessalinização, tendencialmente neutros em termos de emissões de carbono, quando em associação com sistemas de produção de energias renováveis oceânicas, e cujos impactos ambientais devem ser avaliados e minimizados.





Portugal conta atualmente com uma unidade de dessalinização em operação, localizada no arquipélago da Madeira, e está a avançar com a construção de uma nova unidade no Algarve. A meta nacional de duplicação das unidades de dessalinização reflete um compromisso com a segurança hídrica e a diversificação das fontes de abastecimento.

A Central Dessalinizadora do Porto Santo (Madeira), situada na Vila Baleira, entrou em funcionamento em 1980 e tem sido uma infraestrutura fundamental para garantir o abastecimento de água potável na ilha, onde os recursos hídricos naturais são escassos². Atualmente, a central opera, desde 2019, com uma capacidade de produção de 6 500 m³/dia.

No que respeita à região do Algarve, esta enfrenta desafios crescentes no abastecimento de água devido a fatores como diminuição da precipitação e aumento da procura turística³. Para mitigar esta situação, o Governo português aprovou a construção da primeira unidade de dessalinização do continente, designada Estação de Dessalinização de Água do Mar do Algarve (EDAM). A EDAM terá uma capacidade inicial de produção de 16 milhões de m³/ano, com previsão de expansão para 24 milhões de m³/ano⁴, e representa um investimento superior a 100 milhões de euros. Sendo um investimento inicialmente previsto no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), foi recentemente proposta à Comissão Europeia a transferência do financiamento da EDAM para o Programa Ação Climática e Sustentabilidade (Sustentável 2030), com vantagens no que respeita ao aumento da comparticipação do financiamento comunitário ao projeto, que poderá chegar aos 85%, à extensão, em dois anos, do prazo para a execução das obras, bem como à maior flexibilidade na respetiva gestão⁵.



Conclusões OE5

- A mitigação do desafio do aumento da procura de água potável em Porto Santo (Madeira) tem sido assegurada desde 1980 pela Central Dessalinizadora do Porto Santo, infraestrutura fundamental para garantir o abastecimento de água potável na ilha, operando, desde 2019, com uma capacidade de produção de 6.500 m³/dia.
- Para fazer face aos desafios crescentes no abastecimento de água na região do Algarve, foi aprovada a construção da primeira unidade de dessalinização do

² ARM – Águas e Resíduos da Madeira. (2022). Brochura Institucional – 40 Anos da Central Dessalinizadora do Porto Santo. Disponível em: www.arm.pt

³ Plano Regional de Eficiência Hídrica do Algarve. (2023).

⁴ Águas do Algarve. (2024). Projeto da Estação de Dessalinização do Algarve. Disponível em: www.aguasdoalgarve.pt

⁵ Comunicado do Conselho de Ministros de 31/01/2025. Disponível em: www.portugal.gov.pt



continente, a Estação de Dessalinização de Água do Mar do Algarve (EDAM), que terá uma capacidade inicial de produção de 16 milhões de m³/ano, com previsão de expansão para 24 milhões de m³/ano.





OBJETIVO ESTRATÉGICO 6

Promover a saúde e o bem-estar

O aumento no número de cartas de navegador de recreio emitidas e ativas reflete o crescente interesse em atividades náuticas recreativas, que promovem o bem-estar físico e mental. Paralelamente, o aumento das licenças de pesca de embarcação demonstra uma procura por atividades ao ar livre que contribuem para uma ligação com a natureza e a saúde mental.

A melhoria contínua na qualidade das águas balneares costeiras e de transição, com a maioria classificadas como "Excelente", é essencial para promover a saúde pública. Este progresso assegura condições seguras para o lazer e o turismo, impactando positivamente o bem-estar das comunidades e visitantes.

A recuperação do turismo costeiro após a pandemia é evidente no aumento do número de camas, dormidas e proveitos dos alojamentos turísticos.

A expansão do turismo de cruzeiros também demonstra uma retoma significativa, oferecendo oportunidades de lazer que combinam descanso e conexão com o ambiente costeiro.

Apesar de uma diminuição no número de clubes desportivos náuticos, observa-se um crescimento no número de praticantes de desportos náuticos federados e no financiamento para essas modalidades. A natação, em particular, destaca-se como uma atividade amplamente praticada e apoiada, promovendo benefícios físicos e sociais para todas as idades.

Esses dados demonstram como atividades recreativas, qualidade ambiental e infraestrutura turística contribuem diretamente para a promoção da saúde e do bem-estar das populações, destacando a importância de políticas públicas focadas em preservar e melhorar os recursos naturais e o acesso ao lazer.



Além do impacto positivo das atividades náuticas e do turismo costeiro na saúde e bem-estar, a relação entre o mar e a qualidade de vida estende-se também à alimentação saudável e sustentável.

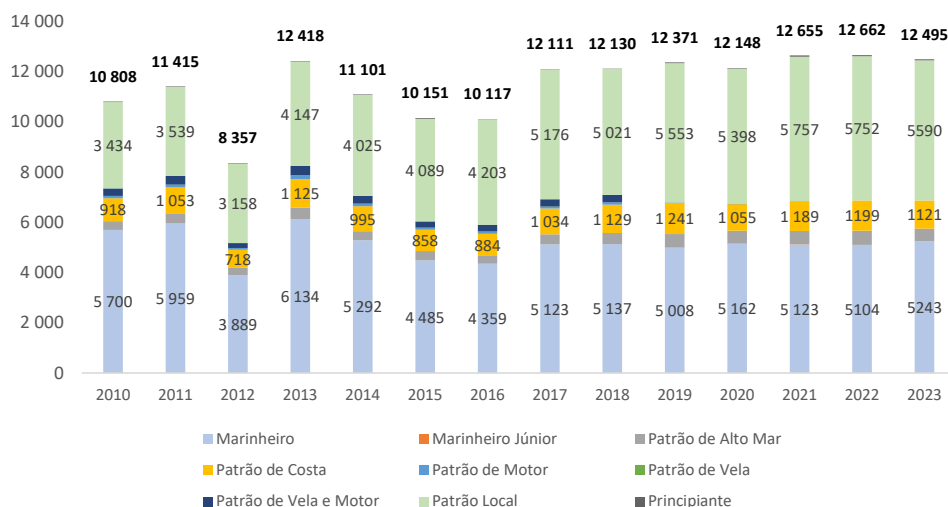
Os produtos marinhos também desempenham um papel essencial na promoção da saúde e do bem-estar, contribuindo para uma alimentação equilibrada e sustentável. A Estratégia Integrada para a Promoção da Alimentação Saudável (EIPAS) reconhece a importância do pescado na dieta da população, destacando-o como um dos alimentos da roda da Alimentação Mediterrânica. Como tal, promove a sua valorização e integração nas ementas escolares, nos refeitórios públicos e na restauração coletiva, incentivando escolhas nutricionalmente adequadas.

A aposta no consumo sustentável de pescado e de outros produtos do mar, associada a políticas que fomentem a sua acessibilidade e qualidade, reforça a ligação entre os recursos marinhos e a promoção da saúde pública. Associando uma alimentação equilibrada a um estilo de vida ativo em ambiente marítimo, promove-se um modelo de bem-estar físico e mental, contribuindo para a prevenção de doenças crónicas e incentivando hábitos saudáveis desde a infância até à idade adulta.

*Adicionalmente, a biotecnologia tem moldado o mundo moderno de forma tão profunda como os arranha-céus nas cidades, as estradas no campo ou a internet nas nossas vidas. Medicamentos e vacinas desenvolvidos graças a avanços biotecnológicos têm aumentado a esperança média de vida em décadas, enquanto centenas de milhares de milhões de euros são gastos anualmente em cosméticos e produtos de cuidados da pele para melhorar a nossa aparência e bem-estar. Muitas destas inovações só foram possíveis devido à exploração sustentável da vida marinha, evidenciando uma ligação direta entre os ecossistemas oceânicos e o progresso em produtos farmacêuticos e cosméticos. A biotecnologia marinha permite assim inovar com a vida para melhorar a nossa sobrevivência e experiência no mundo, sublinhando a importância estratégica do oceano para a saúde humana.*⁶



⁶ 1 Bouley, T. A., Machalaba, C., Kast, J., Gerwick, W. H., & Fleming, L. E. (2023). Marine biotechnology: A One Health approach to linking life on land to life underwater. In *Oceans and Human Health (Second Edition): Opportunities and Impacts* (pp. 149–180). Academic Press. <https://doi.org/10.1016/B978-0-323-95227-9.00024-5>

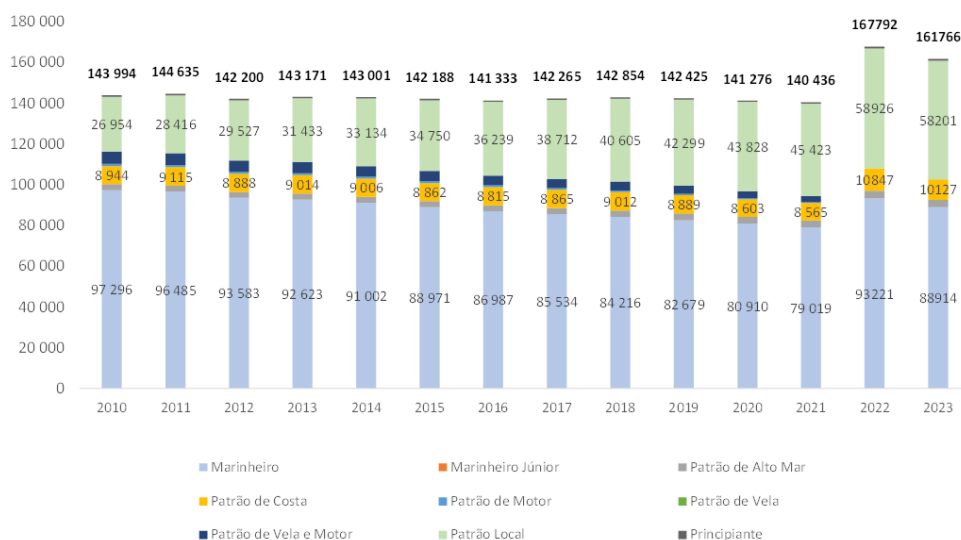
**Figura 86 – Cartas de navegador de recreio emitidas, por categoria (n.º)**

Fonte: DGRM

Da análise da Figura 86 relativamente à emissão de cartas de navegador de recreio por categoria entre 2010 e 2023, verifica-se que a categoria "Marinheiro" é predominante ao longo do período, mantendo-se estável, com um ligeiro decréscimo de 5 700 em 2010 para 5 243 em 2023.

Observa-se um crescimento significativo nas categorias de "Patrão de Costa" e "Patrão Local", que aumentaram respetivamente de 918 e 3 434 em 2010 para 1 121 e 5 590 em 2023. Apesar das variações verificadas nas diversas categorias, o total anual de emissões tem registado um aumento consistente, passando de 10 808 em 2010 para 12 495 em 2023, refletindo uma procura crescente por habilitações de navegação de recreio.

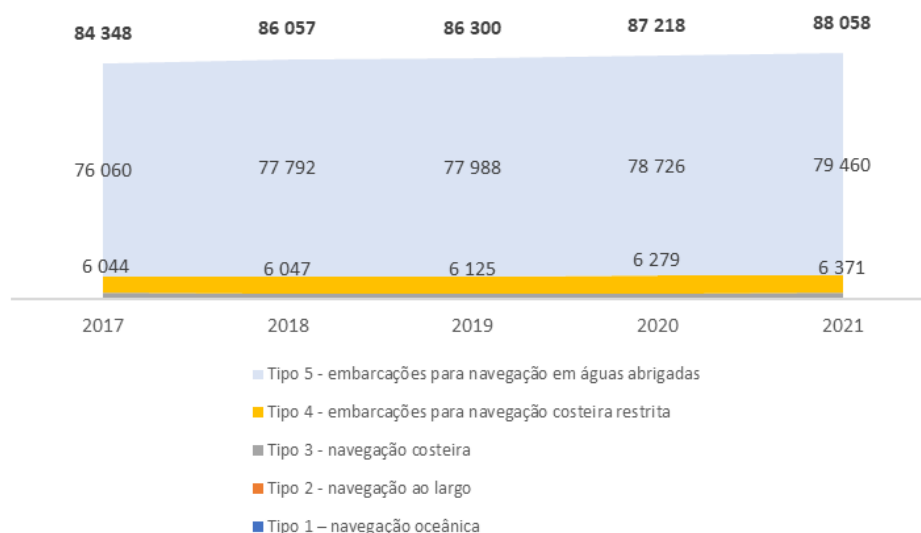


**Figura 87 – Cartas de navegador de recreio ativas, por categoria (n.º)**

Fonte: DGRM

O número de cartas de navegador de recreio ativas manteve-se relativamente estável entre 2010 e 2021, variando entre cerca de 140 mil e 144 mil. Contudo, em 2022, houve um aumento significativo para 167 792, seguido por uma ligeira redução para 161 766 em 2023.

A categoria "Marinheiro" representa consistentemente a maioria das cartas ativas, com uma leve redução ao longo dos anos. Por outro lado, a categoria "Patrão Local" mostra aumentos substanciais em 2022, refletindo um maior interesse nessa categoria.

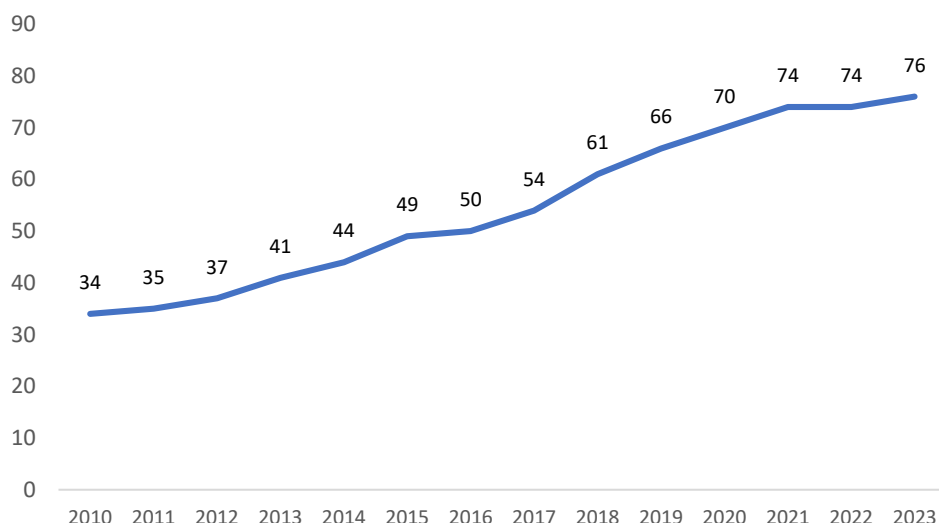
**Figura 88 – Embarcações de recreio registadas, por zona de navegação (n.º)**

Fonte: DGAM/AMN



A Figura 88 apresenta uma tendência de crescimento global nas embarcações de recreio registadas.

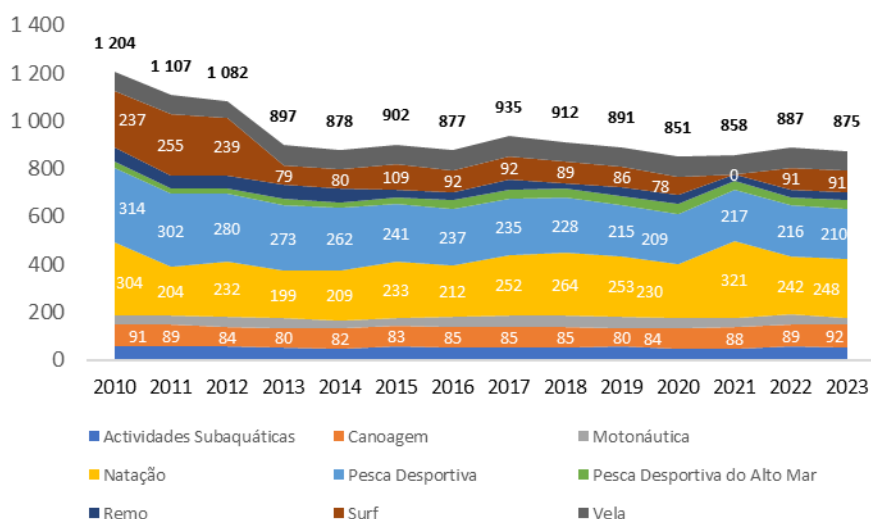
Figura 89 – Entidades formadoras de navegadores de recreio credenciadas (n.º)



Fonte: DGRM

A Figura 89 apresenta uma evolução contínua no número de entidades formadoras de navegadores de recreio credenciadas, que passou de 34 em 2010 para 76 em 2023.

Figura 90 – Clubes desportivos náuticos federados (n.º)



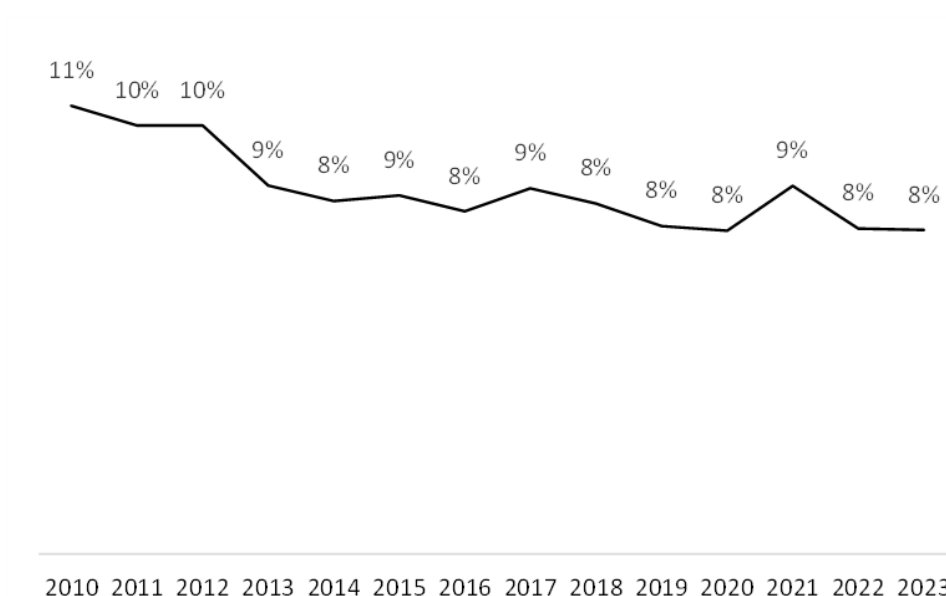
Fonte: IPDJ





Entre 2010 e 2023 verifica-se uma redução global no número de clubes desportivos náuticos federados, passando de 1204 para 875 (Figura 90). As categorias de natação e pesca desportiva são as mais representativas, embora ambas apresentem uma ligeira tendência de declínio ao longo do período.

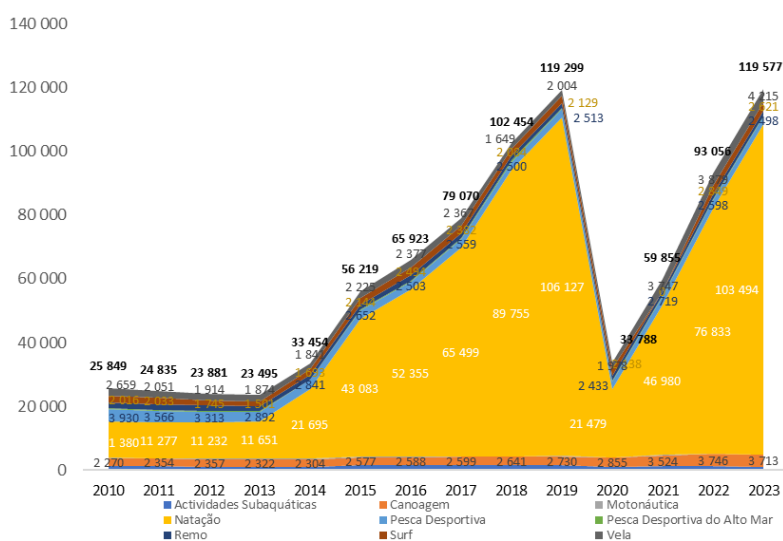
Figura 91 – Peso dos clubes desportivos náuticos federados, no total das atividades desportivas (% do total de clubes)



Fonte: IPDJ

De acordo com a Figura 91 é possível constatar uma tendência de diminuição no peso relativo dos clubes desportivos náuticos federados no total das atividades desportivas, caindo de 11% em 2010 para 8% em 2023.



**Figura 92 – Praticantes de desportos náuticos federados (n.º)**

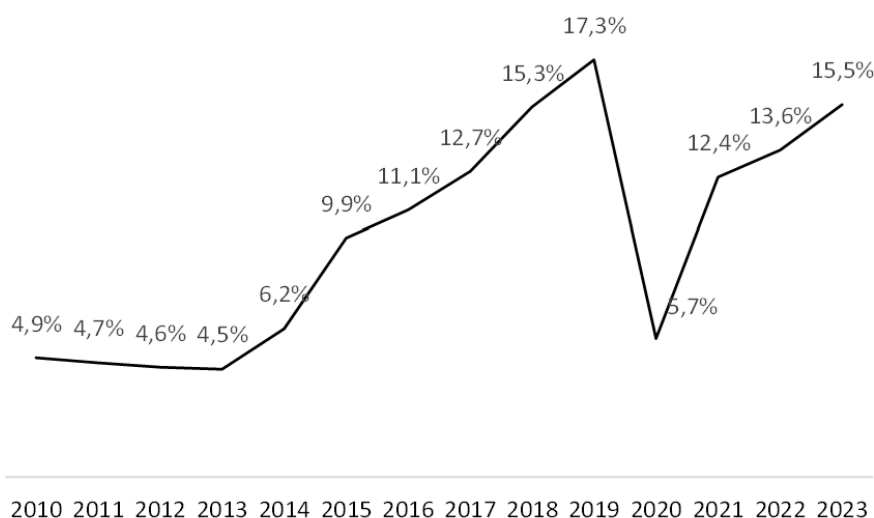
Fonte: IPDJ

A Figura 92 demonstra o crescimento no número de praticantes de desportos náuticos federados, atingindo um pico de 119 577 em 2023. Este aumento foi impulsionado sobretudo pela natação, que representa a maior parcela, alcançando 103 494 praticantes em 2023. Em 2020, observa-se uma quebra significativa devido à pandemia, mas seguida de recuperação nos anos seguintes.





Figura 93 – Peso dos praticantes federados em desportos náuticos, no total das atividades desportivas (% do total de praticantes federados)



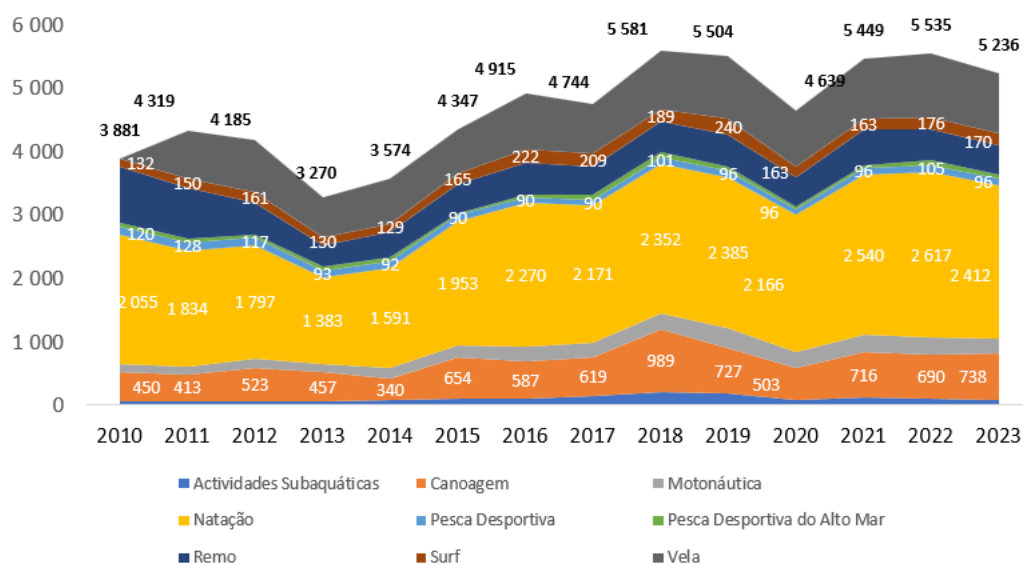
Fonte: IPDJ

A evolução do peso dos praticantes federados em desportos náuticos no total de atividades desportivas federadas é apresentada na Figura 93, apresentando um aumento constante entre 2013 (4,5%) e 2019, quando atingiu o pico de 17,3%.

Em 2020, houve uma queda significativa para 5,7%, possivelmente devido à pandemia, seguida de uma recuperação gradual nos anos seguintes, alcançando 15,5% em 2023.



Figura 94 – Financiamento de modalidades náuticas federadas (m€)



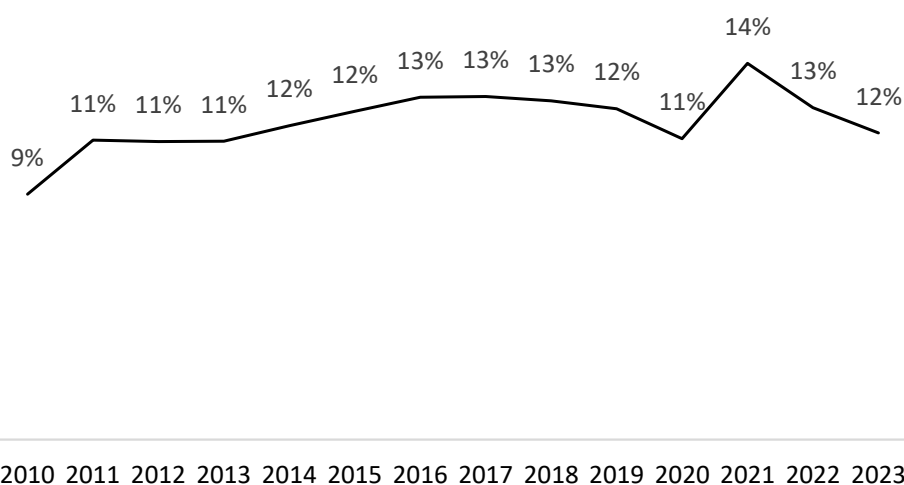
Fonte: IPDJ



A Figura 94 apresenta a evolução do financiamento das modalidades náuticas federadas entre 2010 e 2023, evidenciando um crescimento contínuo até 2018, quando atinge o pico de 5 581 milhares de euros, seguido de ligeiras oscilações nos anos subsequentes.

As modalidades de Natação, Canoagem e Vela destacam-se consistentemente como as que recebem maior financiamento nos últimos anos.

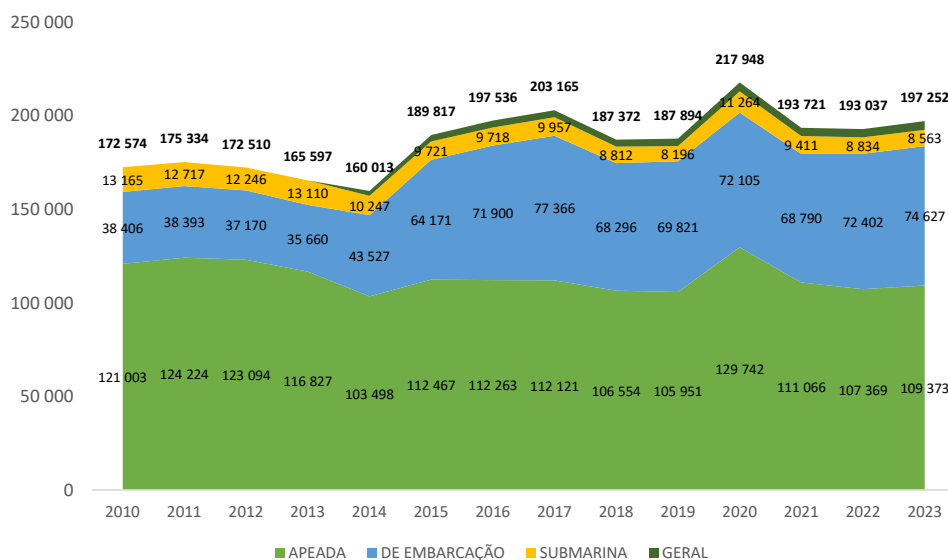
Figura 95 – Peso do financiamento de modalidades náuticas federadas, no total das atividades desportivas (% do total de modalidades)



Fonte: IPDJ

Ainda no que diz respeito a modalidades náuticas federadas, a Figura 95 reflete o peso do financiamento destas modalidades no total das atividades desportivas entre 2010 e 2023.



**Figura 96 – Licenças de pesca lúdica, por tipo de pescaria (n.º)**

Fonte: DGRM

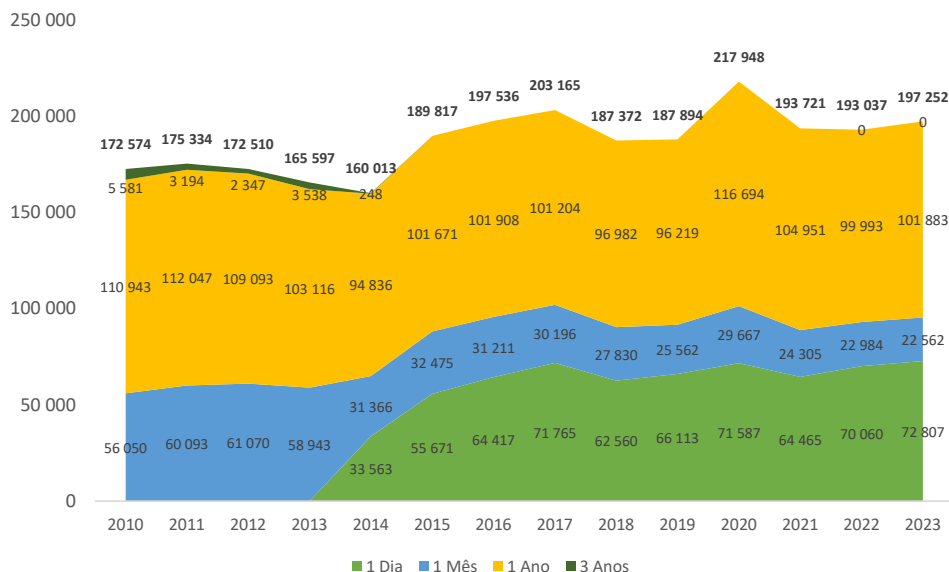
A Figura 96 apresenta a evolução das licenças de pesca lúdica em Portugal entre 2010 e 2023, segmentadas pelos tipos de pesca: apeada, de embarcação, submarina e geral. As licenças de pesca apeada representam consistentemente a maioria, embora tenham diminuído de 121 003 em 2010 para 109 373 em 2023.

As licenças de pesca de embarcação mostram uma tendência de crescimento, passando de 38 406 em 2010 para 74 627 em 2023, destacando-se como o segmento com maior crescimento proporcional.

As licenças de pesca submarina mantêm um volume estável, com pequenas variações, enquanto as licenças gerais registam valores residuais.

O pico ocorreu em 2020, com um total de 217 948 licenças emitidas, refletindo uma possível tendência pandémica de maior adesão a atividades recreativas individuais.

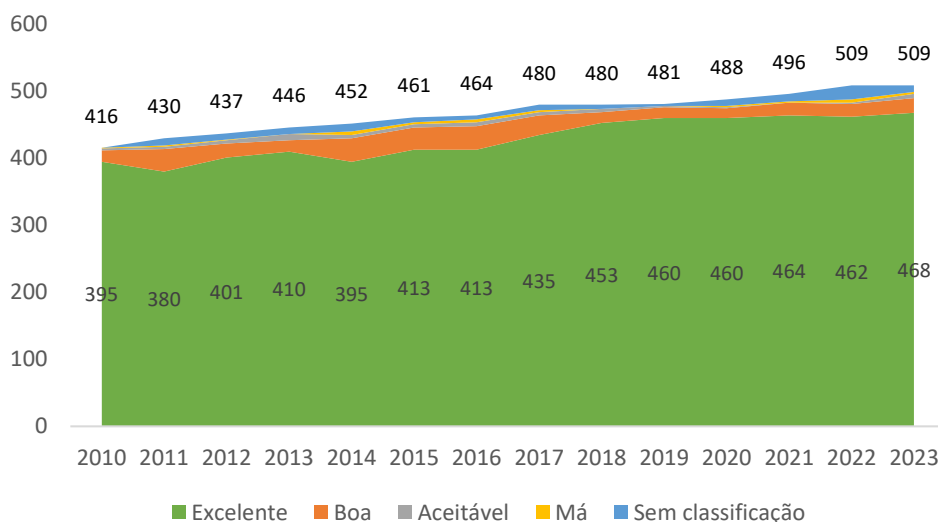


**Figura 97 – Licenças de pesca lúdica, por validade (n.º)**

Fonte: DGRM

A Figura 97 ilustra a distribuição de licenças de pesca lúdica por validade temporal entre 2010 e 2023. As licenças de 1 ano representam consistentemente a maioria, com valores oscilando entre 94 836 em 2014 e um pico de 116 694 em 2020. As licenças de 1 dia apresentaram crescimento considerável, especialmente após 2014, atingindo 72 807 em 2023.

O total de licenças alcança o valor mais alto em 2020 (217 948) reduzindo para 197 252 em 2023.

**Figura 98 – Qualidade de águas balneares costeiras e de transição (n.º)**

Fonte: INE / APA

A Figura 98 diz respeito à evolução da qualidade das águas balneares costeiras e de transição entre 2010 e 2023. A categoria "Excelente" é predominante nas águas classificadas e regista um aumento gradual de 395 para 468.

As categorias "Boa", "Aceitável" e "Má" representam uma fração menor, com ligeiras variações, mas sem alterações significativas.

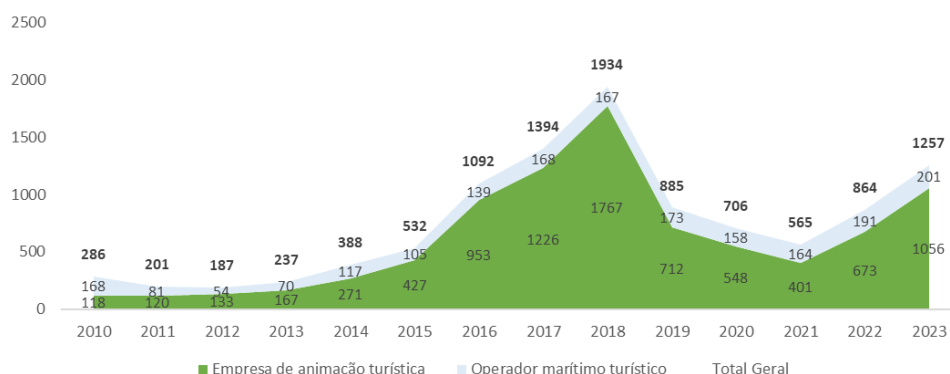
Figura 99 – Qualidade das águas balneares portuguesas



Fonte: European Environment Agency - Portuguese bathing water quality in 2021

O mapa apresentado na Figura 99 ilustra a distribuição geográfica da qualidade das águas balneares em Portugal, incluindo o território continental, Madeira e Açores. As águas classificadas como "Excelente" predominam ao longo da costa, na região continental e ilhas. Pontos de menor qualidade, como "Boa" ou "Suficiente", são residuais.

No geral, o mapa demonstra uma elevada qualidade das águas balneares portuguesas, com cobertura quase total em zonas costeiras.

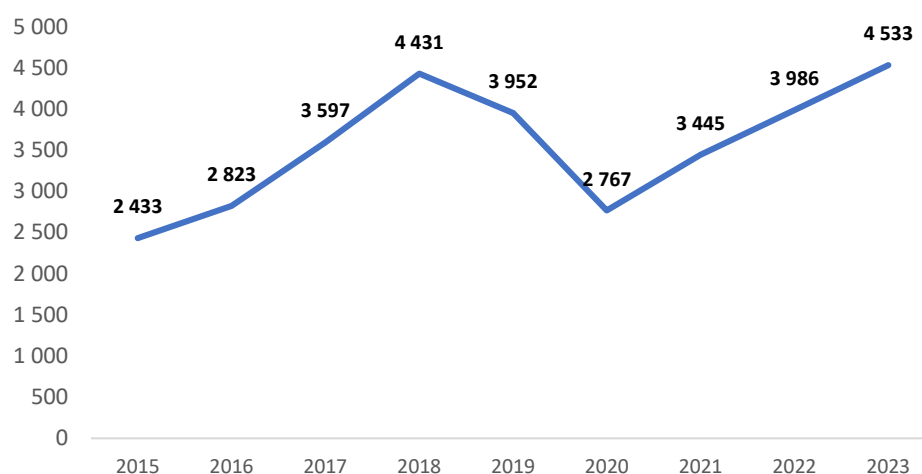
**Figura 100 – Registo de agentes de animação turística, em freguesias costeiras (n.º)**

Fonte: Turismo de Portugal

A Figura 100 demonstra uma trajetória de crescimento acentuado no registo de agentes de animação turística em freguesias costeiras entre 2010 e 2018, passando de 286 para um pico de 1 934 registos, impulsionado principalmente pelo aumento das empresas de animação turística.

Após 2018, verifica-se uma queda significativa até 2020, com 706 registos, possivelmente relacionada com a pandemia. A partir de 2021, observa-se uma recuperação moderada, atingindo 1 166 registos em 2024.

O segmento de operadores marítimos turísticos mostra um crescimento mais estável, destacando-se a sua resiliência em 2023.

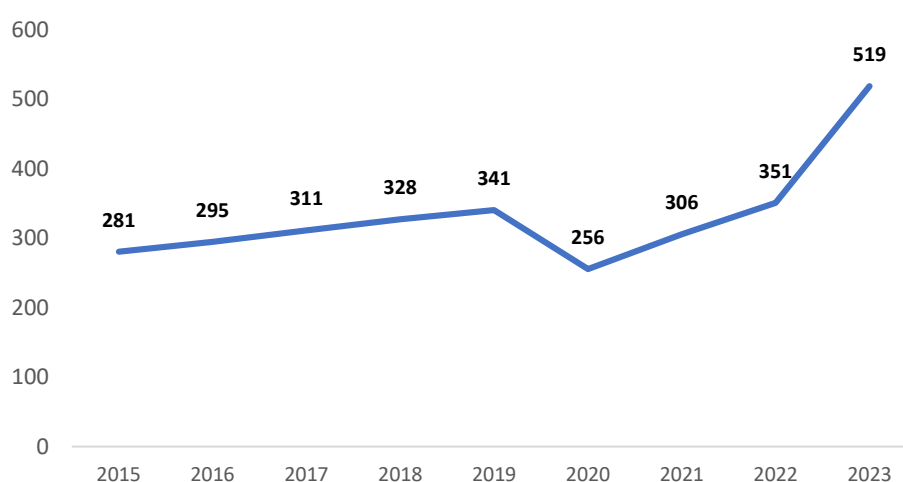
Figura 101 – Turismo costeiro, por estabelecimentos de alojamento turístico (n.º)

Fonte: INE – Estatísticas do Turismo



A Figura 101 apresenta o número de estabelecimentos de alojamento turístico em áreas costeiras entre 2015 e 2023. Verifica-se um crescimento contínuo de 2 433 estabelecimentos em 2015 para um pico de 4 431 em 2018. Após uma ligeira descida para 3 952 em 2019, houve uma quebra significativa para 2 767 em 2020, provavelmente devido à pandemia. A partir de 2021, observa-se uma recuperação gradual, culminando em 4 533 estabelecimentos em 2023, superando o pico anterior de 2018.

Figura 102 – Turismo costeiro (em milhares) (camas) (n.º)

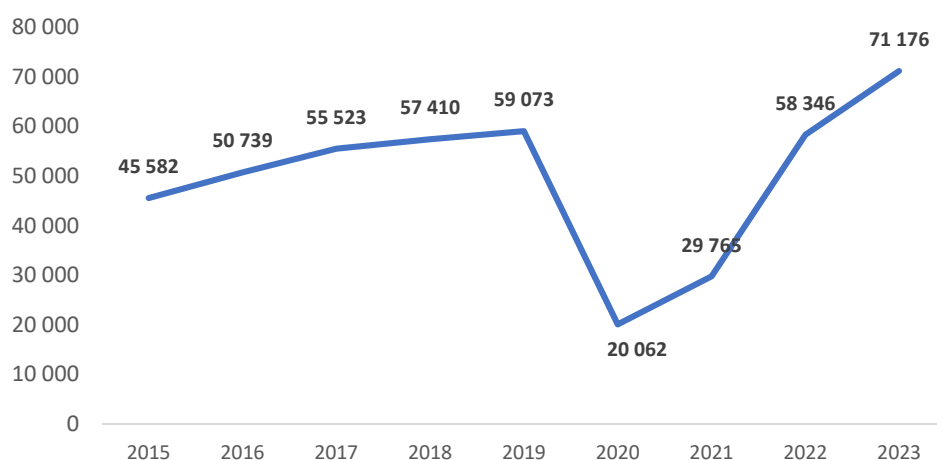


Fonte: INE – Estatísticas do Turismo

O gráfico da Figura 102 apresenta a evolução do número de camas em estabelecimentos de alojamento turístico costeiro, em milhares, entre 2015 e 2023. O número cresceu de 281 mil em 2015 para 341 mil em 2019, seguido de uma descida para 256 mil em 2020, refletindo o impacto da pandemia.

A partir de 2021, observa-se uma recuperação significativa, com um aumento acentuado para 519 mil camas em 2023, marcando o maior crescimento do período analisado.



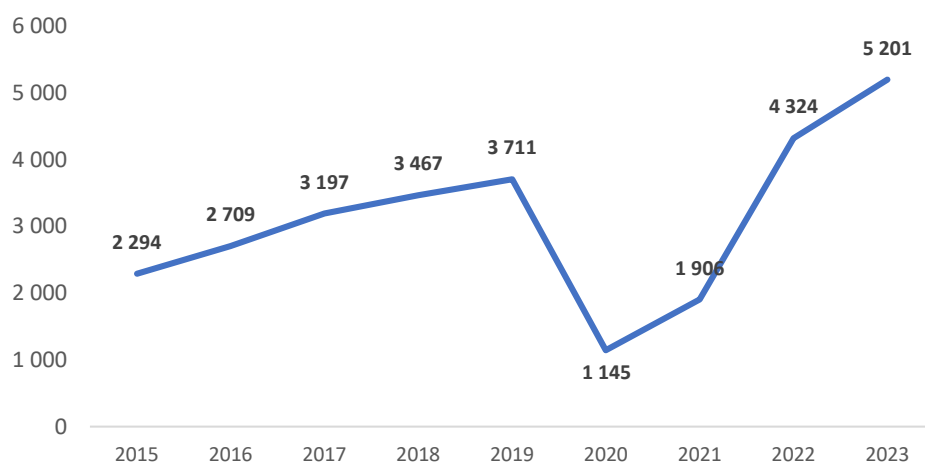
**Figura 103 – Turismo costeiro (em milhares) (dormidas) (n.º)**

Fonte: INE – Estatísticas do Turismo

A Figura 103 mostra a evolução do número de dormidas em estabelecimentos de turismo costeiro, em milhares, entre 2015 e 2023. De 45 582 mil dormidas em 2015, houve um crescimento contínuo até 59 073 mil em 2019, seguido por uma queda acentuada para 20 062 mil em 2020, refletindo o impacto da pandemia. A partir de 2021, observa-se uma recuperação significativa, atingindo 71 176 mil dormidas em 2023, o valor mais elevado do período analisado e representando um aumento expressivo face a 2015.



108

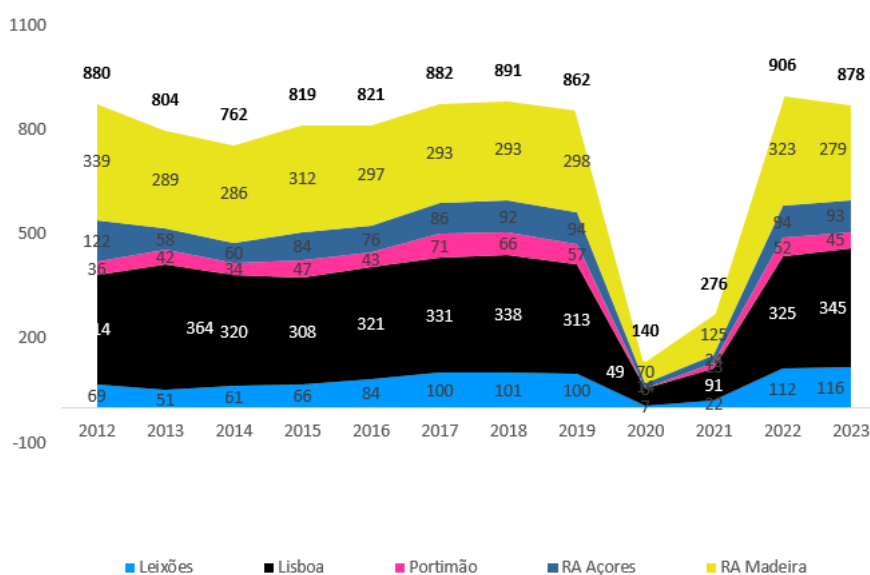
Figura 104 – Turismo costeiro, por proveitos totais dos alojamentos (M€)

Fonte: INE – Estatísticas do Turismo



De acordo com a evolução dos proveitos totais dos alojamentos no turismo costeiro (Figura 104) entre 2015 e 2019, os proveitos aumentaram de 2 294 milhões de euros para 3 711 milhões de euros em 2019, seguidos por uma queda acentuada em 2020, atingindo 1 145 milhões de euros, refletindo os impactos da pandemia. A partir de 2021, verifica-se uma recuperação significativa, com os proveitos a atingirem 5 201 milhões de euros em 2023, o valor mais elevado do período analisado, destacando uma forte recuperação e crescimento do setor.

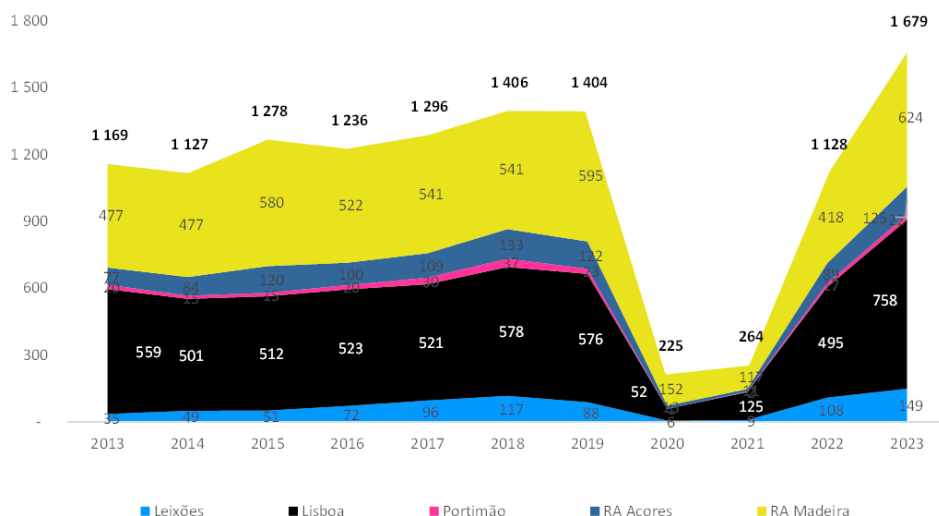
Figura 105 – Navios de cruzeiro entrados, por porto (n.º)



Fonte: INE – Estatísticas do Turismo

A Figura 105 ilustra o número de navios de cruzeiro que entraram em diferentes portos portugueses de 2012 a 2023. Entre 2013 e 2019, observa-se um aumento gradual no total de entradas, destacando-se os portos da Região Autónoma da Madeira e Lisboa como os mais movimentados. Em 2020, há uma queda acentuada devido à pandemia, com apenas 140 navios.

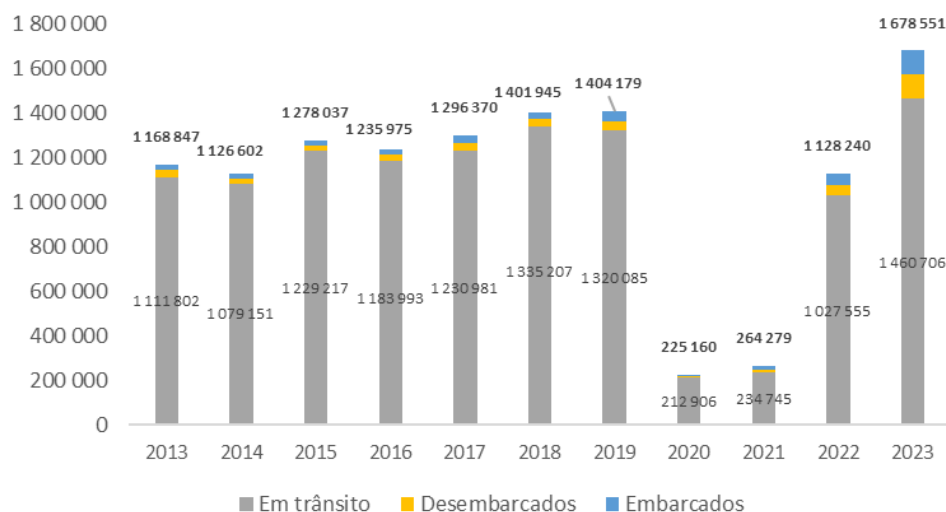
A recuperação inicia-se em 2021, com destaque para um forte aumento em 2022 e 2023, retomando níveis próximos aos pré-pandemia, especialmente na Região Autónoma da Madeira e Lisboa.

**Figura 106 – Passageiros de navio de cruzeiro, por porto (milhares de passageiros) (1 000 n.º)**

Fonte: INE – Estatísticas do Turismo

A Figura 106 mostra a evolução no número de passageiros de navios de cruzeiro, por porto, entre 2013 e 2023. A RA Madeira e Lisboa lideram consistentemente até 2019.

Durante a pandemia, em 2020 e 2021, houve uma queda acentuada em todos os portos, mas a recuperação foi expressiva em 2022 e 2023, com a RA Madeira e Lisboa a destacarem-se nesta retoma. Portimão e Leixões têm valores menores, mas também apresentam crescimento em 2023.

Figura 107 – Passageiros de navio de cruzeiro, por tipo (n.º)

Fonte: INE – Estatísticas do Turismo

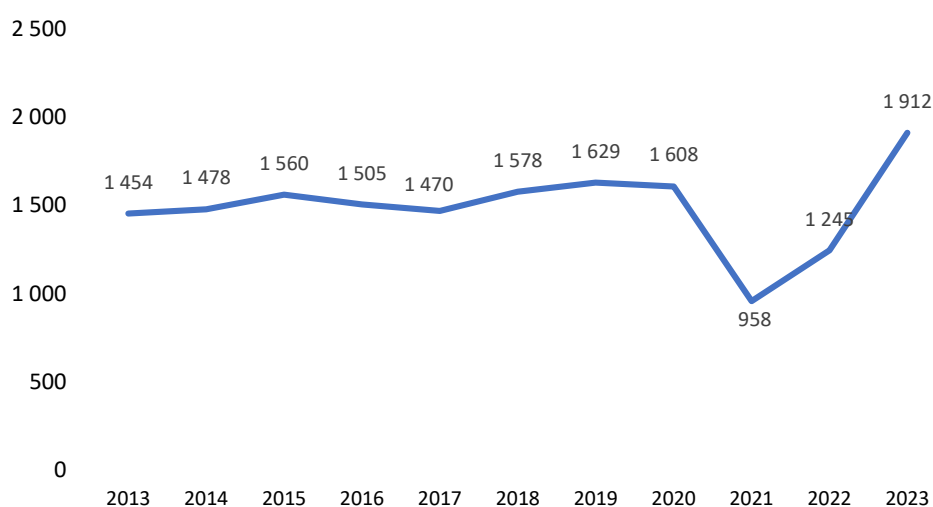




A Figura 107 apresenta a evolução do número total de passageiros de navios de cruzeiro, segmentados em trânsito, desembarcados e embarcados, entre 2013 e 2023. Após um crescimento contínuo até 2019, com destaque para passageiros em trânsito como maioria absoluta, houve uma queda acentuada em 2020, seguida de uma recuperação gradual em 2021 e um forte aumento em 2022 e 2023, atingindo o valor máximo de 1 678 551 passageiros em 2023.

O crescimento em 2023 foi impulsionado principalmente pelos passageiros em trânsito (1 460 706), acompanhados por aumentos nos segmentos de desembarcados e embarcados.

Figura 108 – Passageiros por navio de cruzeiro



Fonte: INE – Estatísticas do Turismo

A Figura 108 apresenta a evolução do número médio de passageiros por navio de cruzeiro entre 2013 e 2023. Após uma tendência relativamente estável entre 2013 e 2020, com valores entre 1 454 e 1 629 passageiros, houve uma queda acentuada em 2021, atingindo 958 passageiros, reflexo provável da pandemia de COVID-19.

A recuperação começou em 2022, com 1 245 passageiros, acelerando significativamente até 2023, quando foi alcançado o pico de 1 912 passageiros por navio.

Conclusões OE6

- Turismo e Atividades Náuticas: O turismo costeiro e de cruzeiros recuperou após a pandemia, registando 878 navios de cruzeiro e 1,6 milhões de passageiros em 2023.



OBJETIVO ESTRATÉGICO 7

Estimular o conhecimento científico, desenvolvimento tecnológico e inovação azul

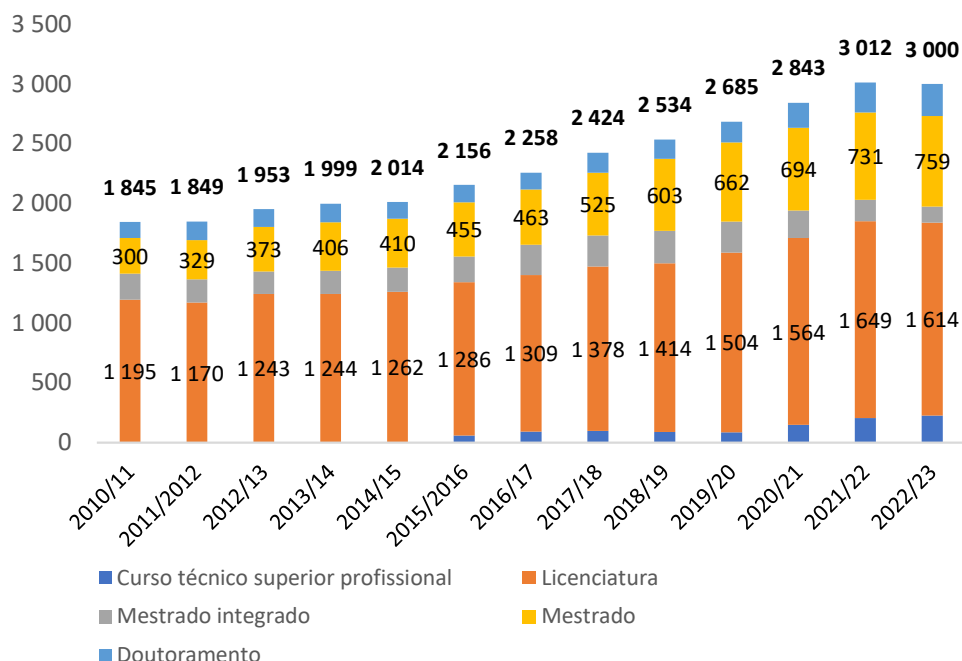
O aumento do número de inscritos e diplomados em cursos relacionados com o Mar no ensino superior reflete um crescente interesse e investimento na formação de profissionais para o setor.

Entre as campanhas, as científicas dominam as atividades em águas sob jurisdição nacional, evidenciando a relevância da oceanografia como área prioritária. Apesar disso, a participação portuguesa em cruzeiros científicos tem apresentado uma redução significativa, tanto em números absolutos como percentuais. Em 2023, observa-se uma recuperação no número total de campanhas, mas a contribuição portuguesa permanece limitada.

A predominância de países como Alemanha, Espanha e França nas campanhas científicas realizadas em águas nacionais destaca a relevância de colaborações internacionais. No entanto, a redução da participação portuguesa nestes projetos aponta para um desafio em maximizar os benefícios destas colaborações para o desenvolvimento científico nacional.

Este declínio pode impactar a capacidade do país de gerar conhecimento técnico e científico inovador.



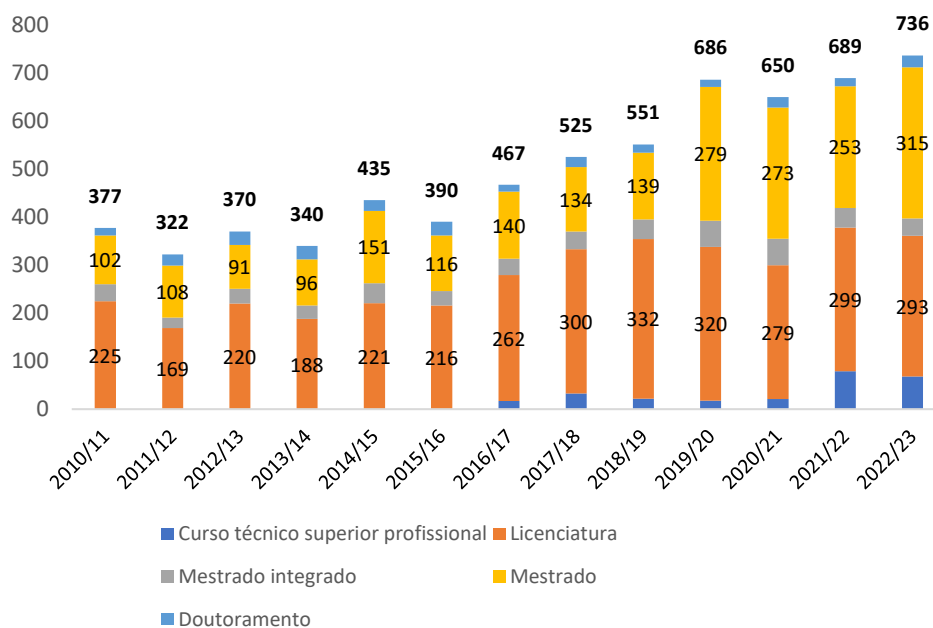
**Figura 109 – Inscritos em cursos “Mar”, por ciclos de estudo no Ensino Superior (n.º)**

Fonte: DGEEC

A Figura 109 demonstra uma tendência geral de aumento no número de inscritos em cursos relacionados com o "Mar" no ensino superior ao longo do período de 2010/11 a 2022/23, com destaque para a licenciatura como o ciclo de estudo predominante. O mestrado também apresenta um crescimento relevante, alcançando 759 inscrições em 2022/23.

O curso técnico superior profissional surge apenas a partir de 2015/16, contribuindo progressivamente para o total. O pico de inscrições ocorre em 2021/22, com 3 012 alunos, mantendo-se elevado em 2022/23 com 3.000 inscritos.

A proporção de doutoramentos apresenta uma tendência de crescimento nos últimos anos do período e mestrados integrados permanece relativamente estável.

**Figura 110 – Diplomados em cursos “Mar”, por ciclos de estudo no Ensino Superior (n.º)**

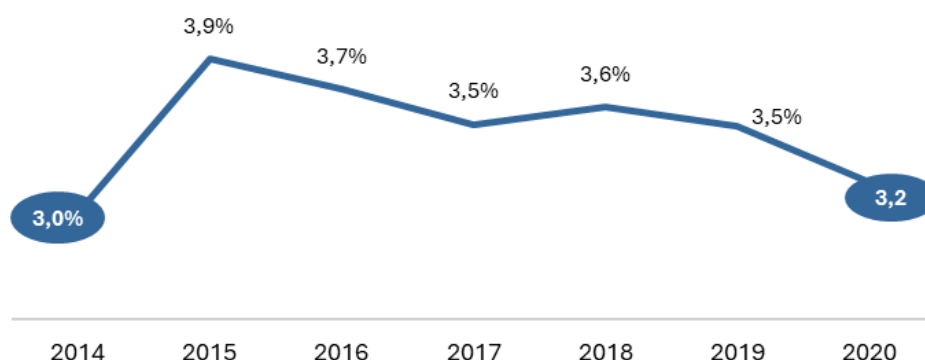
Fonte: DGEEC

A Figura 110 ilustra a evolução do número de diplomados em cursos relacionados com o Mar no ensino superior, entre 2010/11 e 2022/23, por ciclo de estudo.

Observa-se um crescimento geral, de 377 diplomados em 2010/11 para 736 em 2022/23, com aumentos significativos nos mestrados (de 102 para 315) e licenciaturas (de 225 para 293).

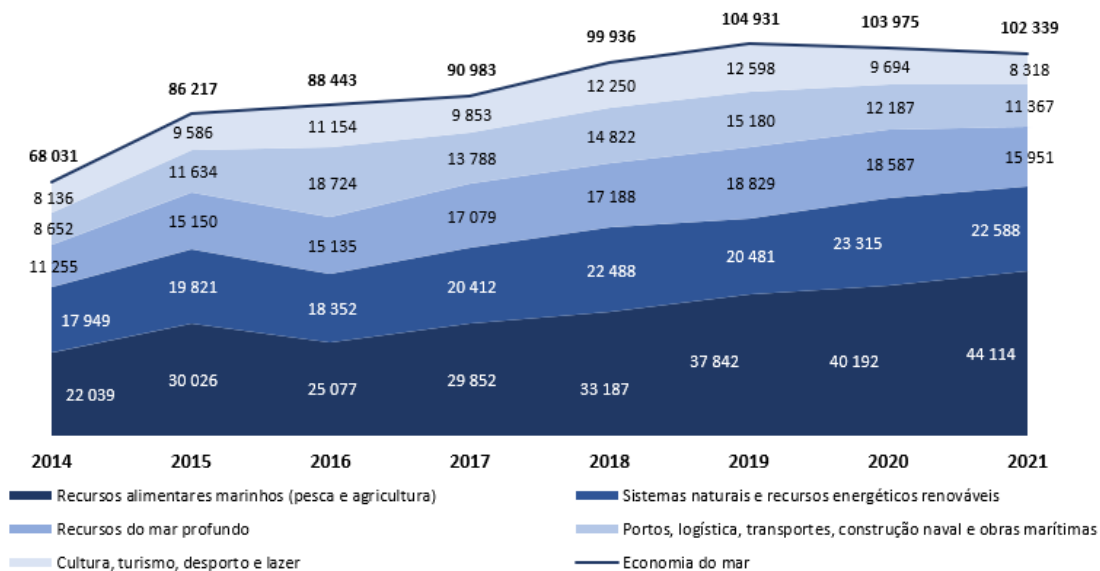
O curso técnico superior profissional, introduzido em 2015/16, regista valores crescentes até 79 diplomados em 2021/22. O doutoramento e o mestrado integrado apresentam uma tendência estável.



**Figura 111 – Despesa em I&D da Economia do Mar, face ao total nacional (M€ e %)**

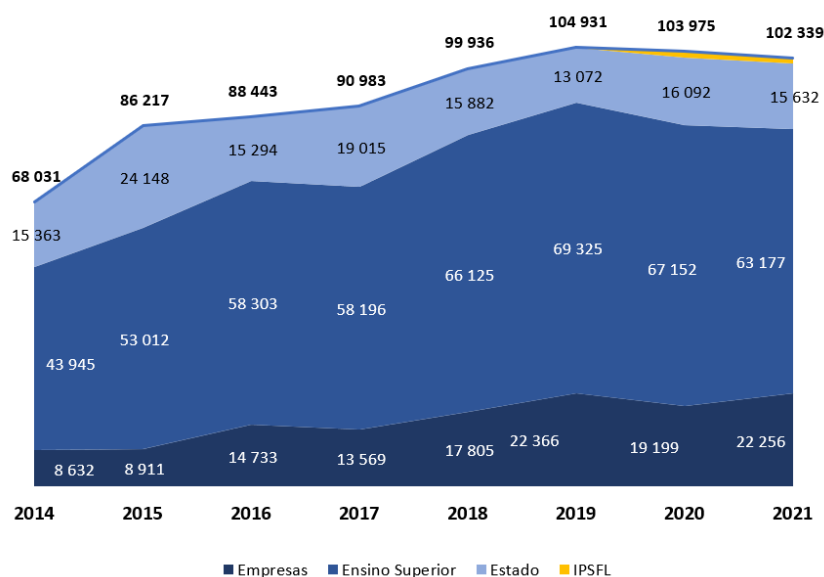
Fonte: DGEEC

A Figura 111 apresenta a evolução da despesa em Investigação e Desenvolvimento da Economia do Mar, em comparação com o total nacional, entre 2014 (3%) e 2020 (3,2%), os valores mantiveram-se estáveis, com leves variações.

Figura 112 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por áreas temáticas (m€)

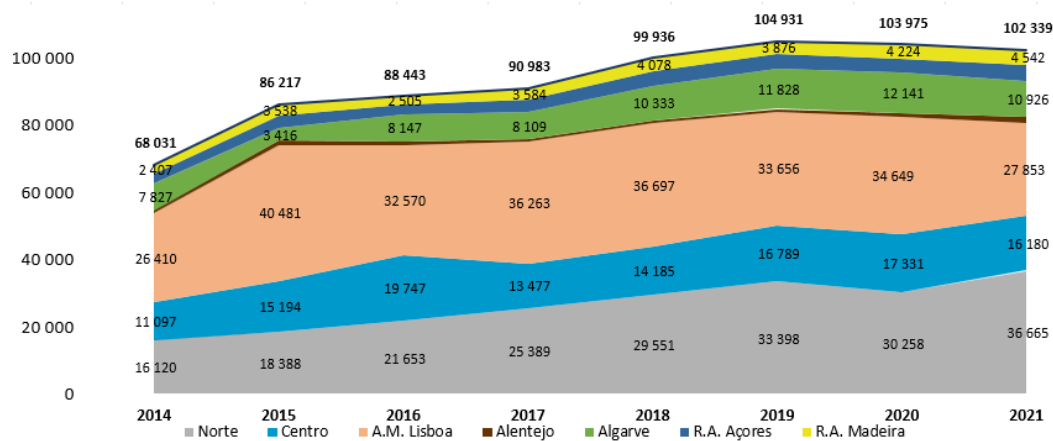
Fonte: DGEEC

A Figura 112 apresenta a evolução da despesa em I&D da Economia do Mar, de 2014 a 2021, distribuída por áreas temáticas. Observa-se um crescimento contínuo na despesa, particularmente nas áreas de "Portos, logística, transportes, construção naval e obras marítimas" e "Sistemas naturais e recursos energéticos renováveis".

**Figura 113 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por setor (m€)**

Fonte: DGEEC

A Figura 113 apresenta a evolução da despesa em I&D da Economia do Mar por setor de execução entre 2014 e 2021. Observa-se um aumento contínuo nos investimentos.

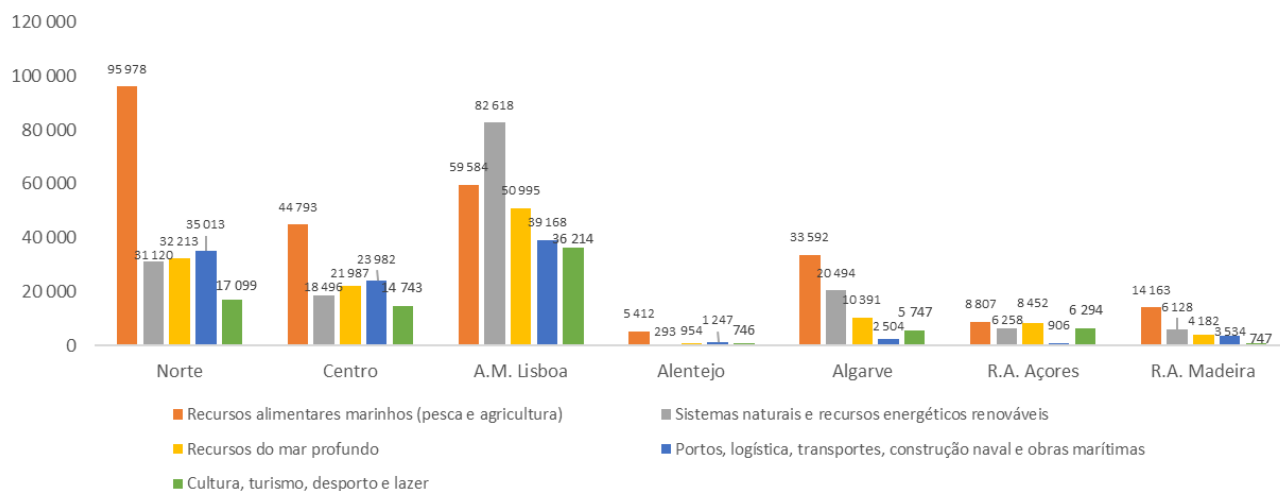
Figura 114 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por região, entre 2014-2020 (NUTS II e m€)

Fonte: DGEEC

A Figura 114 apresenta a distribuição da despesa em I&D da Economia do Mar por região (NUTS II) entre 2014 e 2021. A região da A.M. Lisboa apresenta valores elevados, mas com uma tendência estável ao longo dos anos, sem crescimento significativo. Por outro lado, as regiões Norte e Centro destacam-se pelo aumento contínuo na alocação de recursos. As regiões da Madeira e Açores, apesar de terem valores mais baixos, evidenciam um crescimento.



Figura 115 – Despesa em I&D da Economia do Mar, por região, entre 2014-2021 (NUTS II, m€ e área temática)



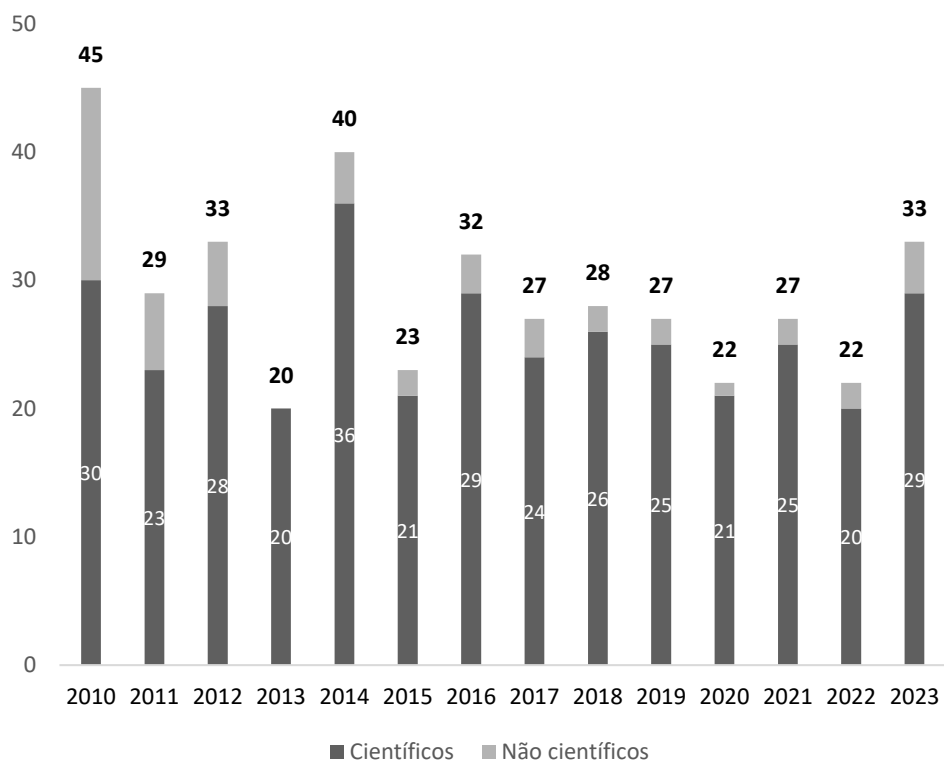
Fonte: DGEEC

A Figura 115 mostra o somatório da despesa em I&D da Economia do Mar por regiões e áreas temáticas, entre 2014 e 2021. O Norte e A.M. Lisboa destacam-se com a maior despesa, principalmente na área de “Recursos alimentares marinhos” e “Sistemas naturais e recursos energéticos renováveis”, respetivamente.





Figura 116 – Pedidos de campanhas de cruzeiros a realizar em águas sob soberania ou jurisdição nacional (n.º)



Fonte: FCT/COI

A Figura 116 apresenta o número de pedidos de campanhas de cruzeiros em águas sob jurisdição nacional, categorizados em científicos e não científicos, entre 2010 e 2023.

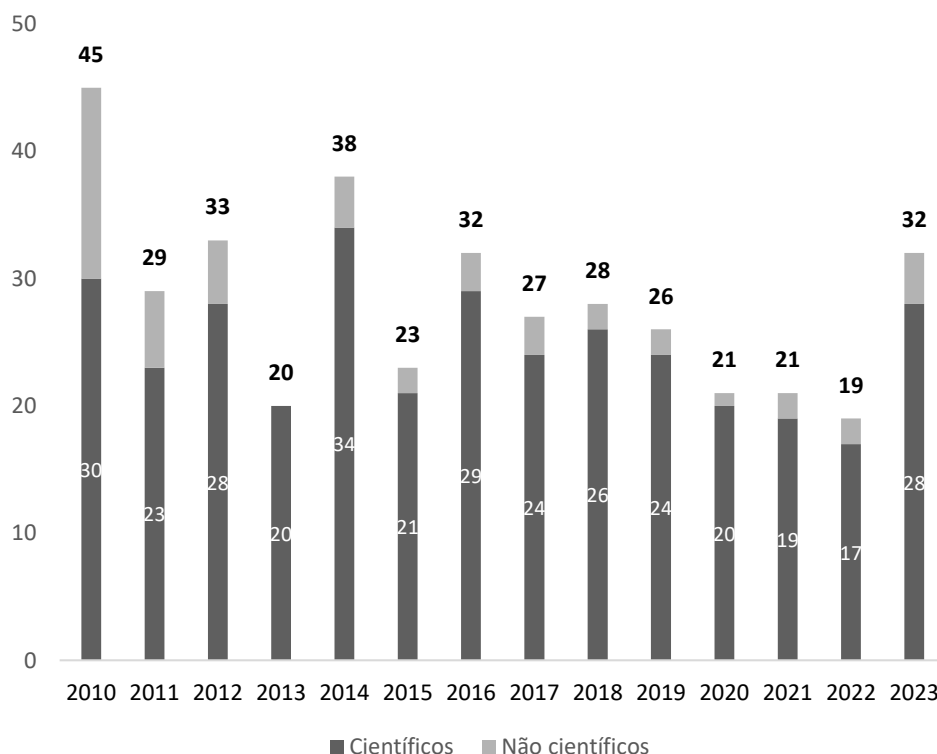
O número total variou significativamente ao longo do período, com um pico em 2010 (45 pedidos)

Em 2023, houve um aumento, relativamente a 2022, de 22 para 33 pedidos. A maioria dos pedidos em todos os anos foi para campanhas científicas, representando consistentemente a maior parte do total.





Figura 117 – Campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional (n.º)



Fonte: FCT/COI

A Figura 117 apresenta a evolução das campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional entre 2010 e 2023, classificadas como científicas e não científicas. Observa-se uma predominância das campanhas científicas ao longo do período, com maior número em 2014 (34) e menor em 2022 (17).

As campanhas não científicas apresentam valores mais baixos e estáveis, oscilando entre 0 (2013) e 15 (2010).

Em 2023, regista-se uma evolução positiva no número de campanhas totais realizadas (32), com destaque para o aumento das campanhas científicas, relativamente ao ano anterior (28).





Figura 118 – Campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, por finalidade (n.º)



Fonte: FCT/COI

A Figura 118 mostra as campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania nacional entre 2010 e 2023, classificadas por finalidade. A oceanografia domina em todo o período, com valores máximos em 2014 (34) e mínimos em 2022 (17).

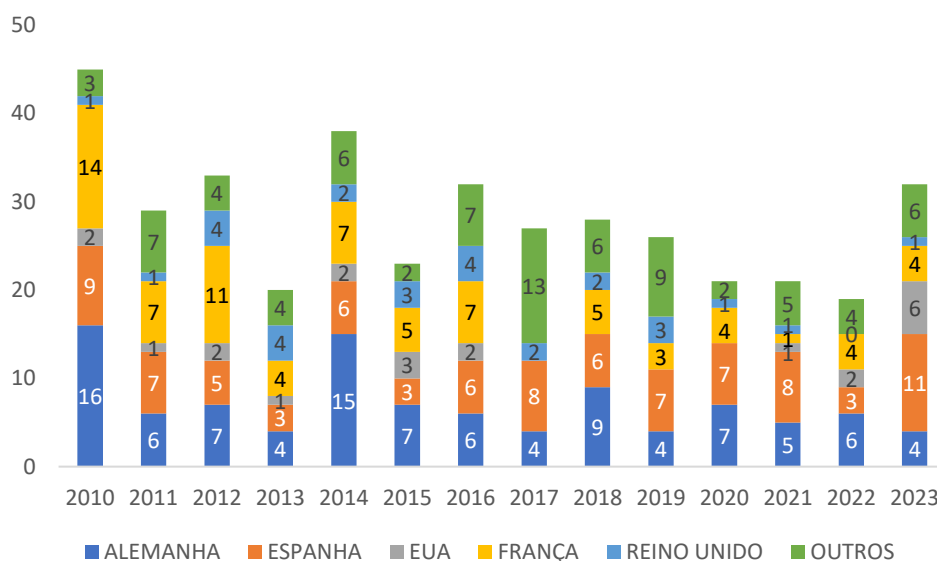
As campanhas de instalação e reparação de cabos submarinos apresentam declínio acentuado após 2010 (14), estabilizando em valores baixos (1-4).

Em 2023, verifica-se um aumento no total das campanhas (32), liderado pela oceanografia (28).





Figura 119 – Campanhas de cruzeiros realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, por nacionalidade (n.º)



Fonte: FCT/COI

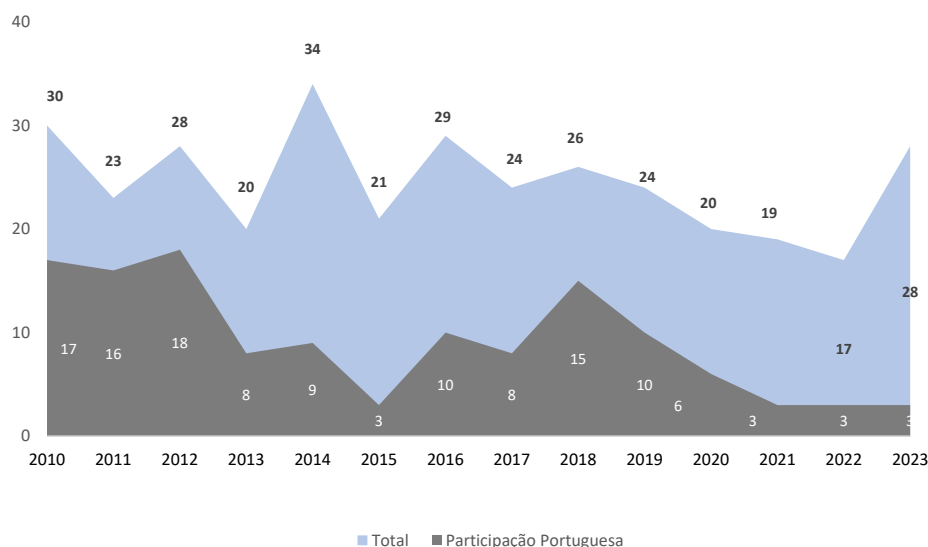
A Figura 119 apresenta a distribuição das campanhas de cruzeiros realizadas em águas nacionais por nacionalidade entre 2010 e 2023. A Alemanha lidera em 2010 (16) e em 2014 (15), mas apresenta declínio restantes anos, com valores entre 4 e 7. A Espanha, que lidera no ano de 2023 (11), e a França, que tem a segunda maior participação em 2010 (14), têm participações moderadas.

Os EUA e Reino Unido mostram números residuais e variações mínimas.





Figura 120 – Campanhas de cruzeiros científicos, realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, com participação portuguesa (n.º)



Fonte: FCT/COI

A Figura 120 demonstra a evolução das campanhas científicas realizadas em águas sob soberania nacional entre 2010 e 2023, com participação portuguesa.

O total atinge o pico em 2014 (34) e o mínimo em 2022 (17), enquanto a participação portuguesa apresenta um declínio acentuado após 2012, estabilizando em valores muito baixos (3) entre 2020 e 2023, com exceção do ano de 2018 (15).

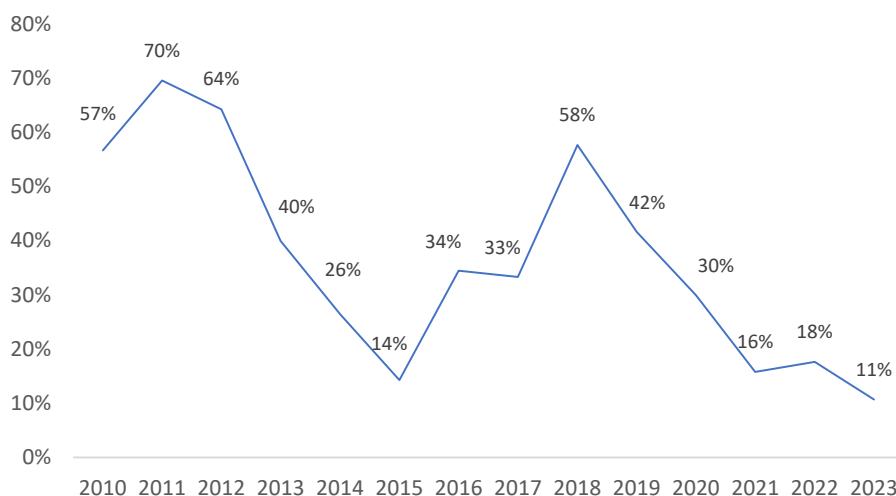
A discrepância entre o total e a participação nacional é evidente.

Em 2023, o total volta a crescer (28), mas sem aumento correspondente da participação portuguesa.





Figura 121 – Participação portuguesa em cruzeiros científicos, realizadas em águas sob soberania ou jurisdição nacional, com participação portuguesa (%)



Fonte: FCT/COI

A Figura 121 evidencia a evolução percentual da participação portuguesa em cruzeiros científicos realizados em águas sob soberania nacional entre 2010 e 2023.

Após um máximo de 70% em 2011, verifica-se uma descida acentuada até 2015 (14%), seguida de uma recuperação em 2018 (58%), antes de um novo declínio prolongado, culminando em 11% em 2023. A tendência geral é de redução significativa da participação nacional, refletindo uma possível diminuição de envolvimento ou recursos disponíveis para estes projetos.



123

Conclusões OE7

- A educação e formação marítima registam progressos, mas a participação portuguesa em cruzeiros científicos tem vindo a diminuir, evidenciando a necessidade de mais apoio para a investigação marítima.



OBJETIVO ESTRATÉGICO 8

Incrementar a educação, a formação, a cultura e a literacia do Oceano

O aumento no número de ações de formação e formandos inscritos e aptos no FOR-MAR demonstra um esforço contínuo para qualificar profissionais no setor marítimo. O crescimento consistente nos últimos anos reflete um investimento crescente na formação técnica e na promoção de competências ligadas ao Mar, essenciais para fortalecer a literacia oceânica e a empregabilidade no setor.

A Escola Azul registou um crescimento exponencial no número de alunos e professores envolvidos, assim como na adesão de estabelecimentos de ensino, municípios e parceiros. Esta expansão indica uma integração crescente da literacia do oceano nos currículos escolares e maior envolvimento da comunidade educativa.

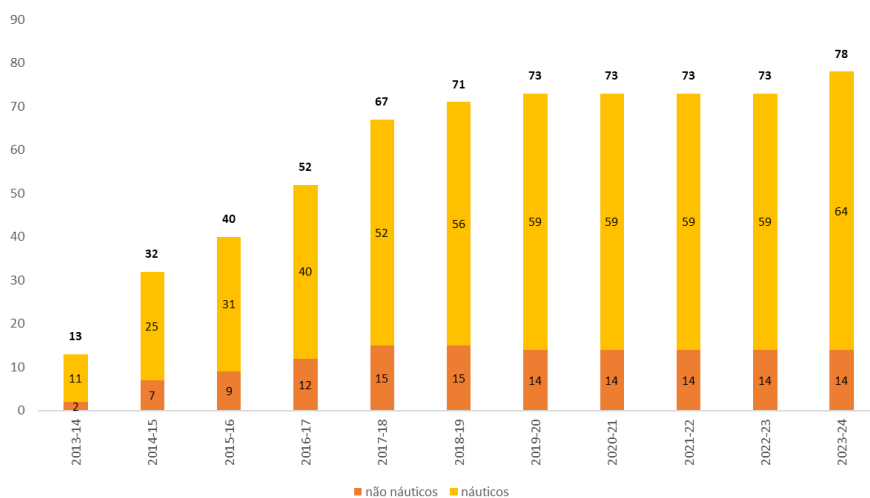
O envolvimento crescente de municípios e parceiros no programa Escola Azul reflete uma ampliação territorial e institucional da iniciativa. Este crescimento demonstra um fortalecimento da ligação entre comunidades locais e o oceano, promovendo uma cultura oceânica mais inclusiva e territorialmente abrangente.

A campanha "Um Mar Sem Lixo" apresenta um aumento significativo no volume de resíduos recolhidos.

Os dados indicam avanços sólidos na educação e formação marítima, impulsionados por iniciativas estruturantes como a Escola Azul e campanhas ambientais, que têm sido fundamentais para consolidar a literacia do oceano e fomentar a sustentabilidade em nível local e nacional.



Figura 122 – Centros de Formação Desportiva (CFD) do Desporto Escolar (nº)

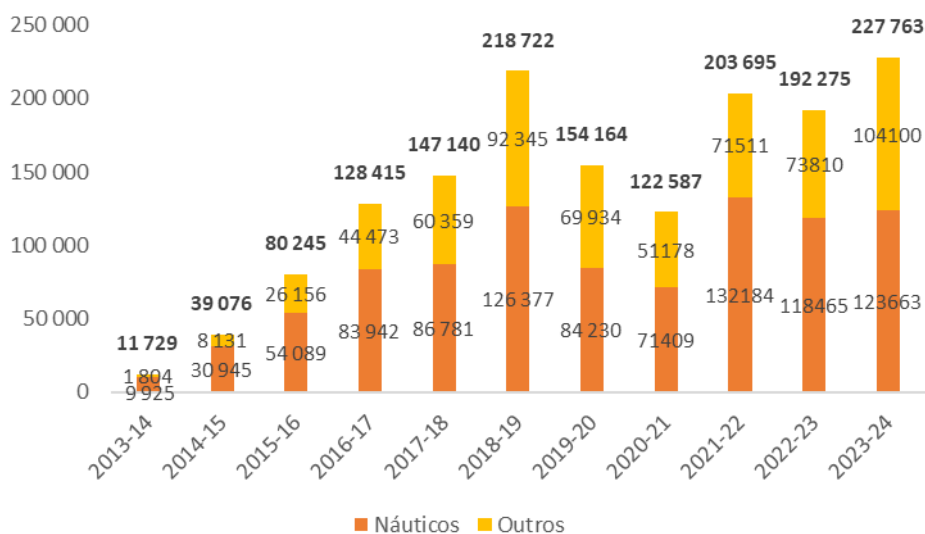


Fonte: DGE

A Figura 122 apresenta a evolução do número de Centros de Formação Desportiva do Desporto Escolar, náuticos e não náuticos, entre 2013-14 e 2023-24, evidenciando um crescimento sustentado ao longo dos anos. O número de CFD náuticos aumentou significativamente, passando de 11 em 2013-14 para 64 em 2023-24, representando a maior contribuição para o total. Em contraste, os CFD não náuticos apresentam crescimento mais moderado, estabilizando em 14 CFD nos últimos anos. Este padrão reflete uma prioridade crescente no investimento em iniciativas náuticas.



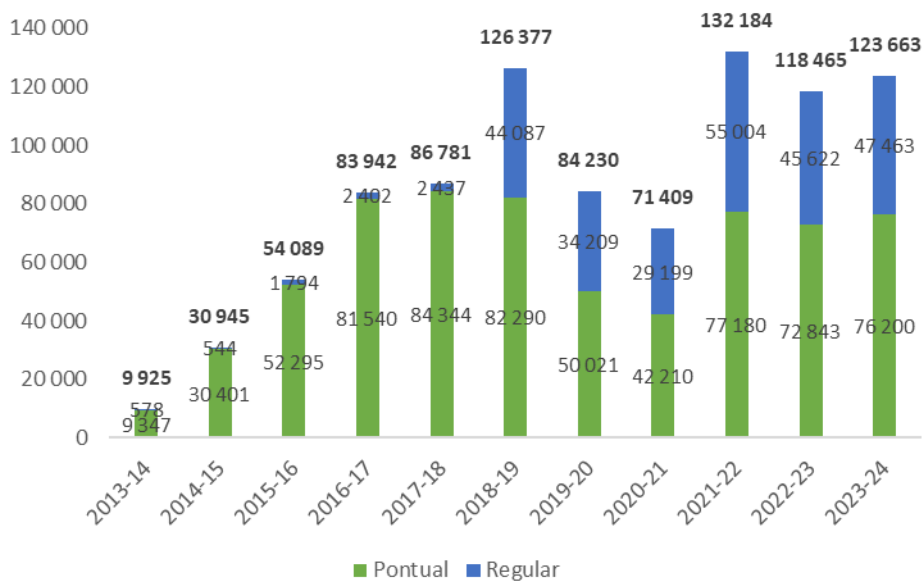
Figura 123 – Participação de alunos no Projeto "CFD do Desporto Escolar" (nº)



Fonte: DGE

A Figura 123 retrata a participação de alunos no projeto "CFD do Desporto Escolar" entre 2013-14 e 2023-24. Evidencia um crescimento expressivo do número total de participantes, que atinge o máximo de 227 763 em 2023-24. O número de participantes em atividades náuticas aumentou significativamente, de 9 925 para 123 663, nesse período.

Figura 124 – Participação de alunos no Projeto "CFD do Desporto Escolar" de Atividades Náuticas (nº)

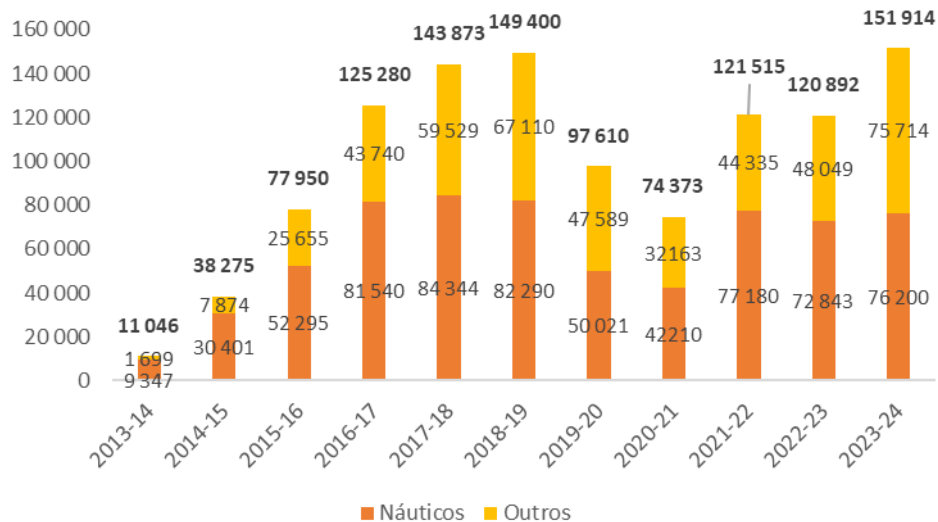


Fonte: DGE

A Figura 124 evidencia a evolução da participação dos alunos em atividades náuticas do projeto "CFD do Desporto Escolar", entre 2013-14 e 2023-24, distinguindo os formatos pontual e regular. Verifica-se um crescimento significativo no número total de participantes, de 9 925 para 123.663.



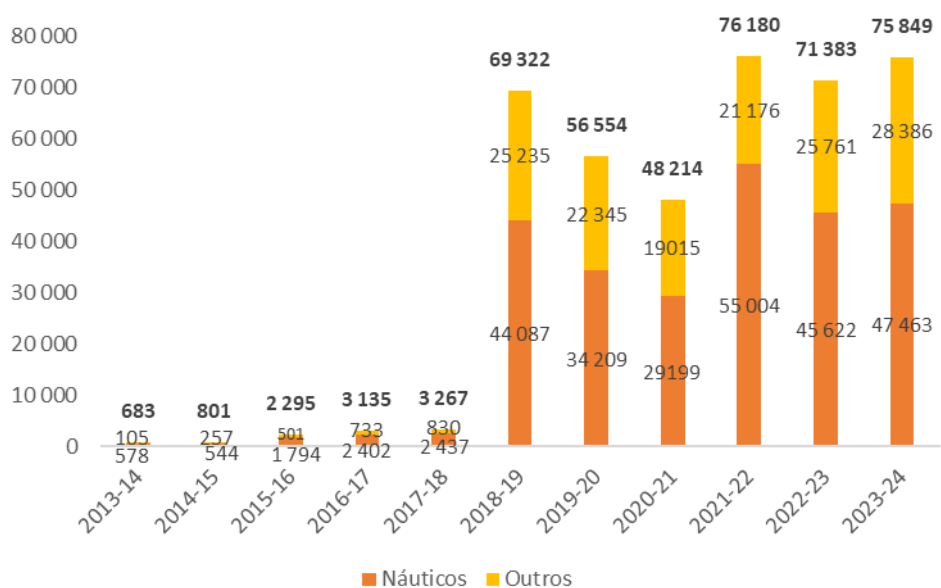
Figura 125 – Participação de alunos nas atividades pontuais do Projeto "CFD do Desporto Escolar" (nº)



Fonte: DGE

A Figura 125 apresenta a evolução da participação em atividades pontuais do projeto "CFD do Desporto Escolar" entre 2013-14 e 2023-24, evidenciando um aumento significativo, alcançando o valor máximo de 151 914 participantes em 2023-24. Nota-se uma tendência de diversificação, com um aumento mais acelerado das atividades não náuticas, que passaram de 1 699 para 75 714 participantes.

Figura 126 – Participação de alunos nas atividades regulares do Projeto "CFD do Desporto Escolar" (nº)



Fonte: DGE

A Figura 126 reflete a evolução da participação em atividades regulares do projeto "CFD do Desporto Escolar" entre 2013-14 e 2023-24, demonstrando um aumento expressivo no número total de participantes, de 683 para 75 849. Tanto as atividades náuticas quanto as não náuticas registaram um crescimento significativo no período entre 2013-14 e 2023-24, passando de 578 e 105 participantes para 47 463 e 28 386, respetivamente.

Tanto as atividades náuticas quanto as não náuticas registaram um crescimento significativo no período entre 2013-14 e 2023-24, passando de 578 e 105 participantes para 47 463 e 28 396, respetivamente.

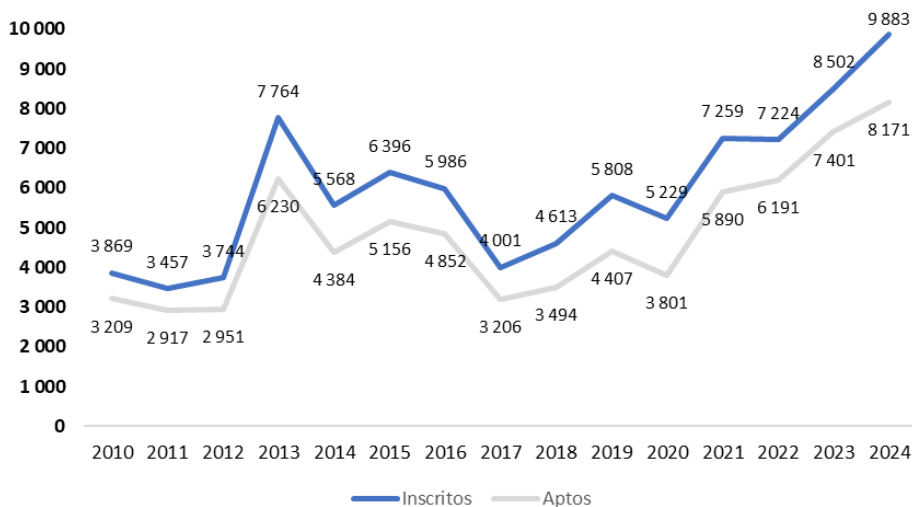
Figura 127 – Ações de formação do FOR-MAR (n.º)



Fonte: FOR-MAR

A Figura 127 apresenta a evolução das ações de formação do FOR-MAR entre 2010 e 2024. Observa-se uma tendência global de crescimento, iniciando-se com 257 ações em 2010, um mínimo em 2012 (202) e um pico de 730 ações em 2024.

Figura 128 – Formandos inscritos e aptos no FOR-MAR (n.º)



Fonte: FOR-MAR

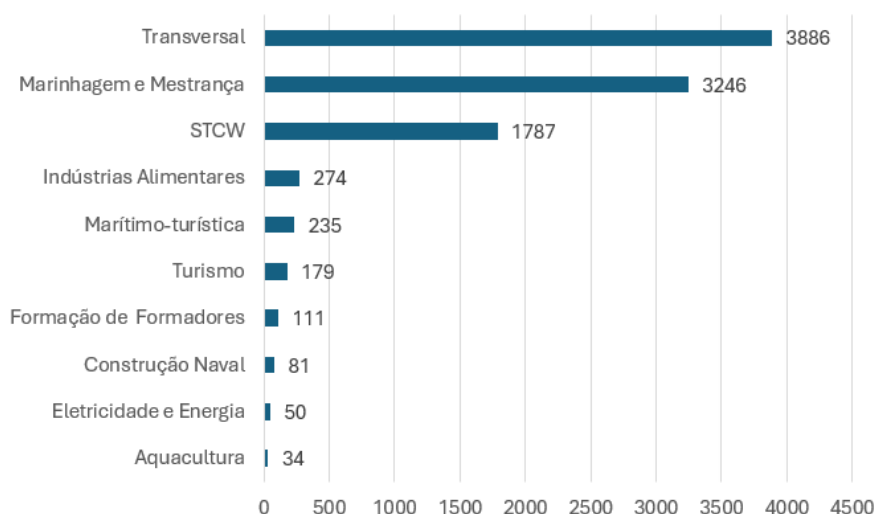
A evolução do número de formandos inscritos e aptos no FOR-MAR entre 2010 e 2024 é apresentada na Figura 128.

O número de inscritos atinge um pico em 2013 (7 764), seguido de um declínio até 2017 (3 206), e volta a crescer consistentemente, alcançando um novo máximo de 9 883 em 2024.

Os formandos aptos seguem uma trajetória similar, embora ligeiramente abaixo dos inscritos, com um máximo em 2024 (8 171). Este crescimento recente indica um aumento significativo no interesse e na eficácia das formações promovidas pelo FOR-MAR.



Figura 129 – FOR-MAR: Atividade formativa em 2024 por área de formação (n.º)



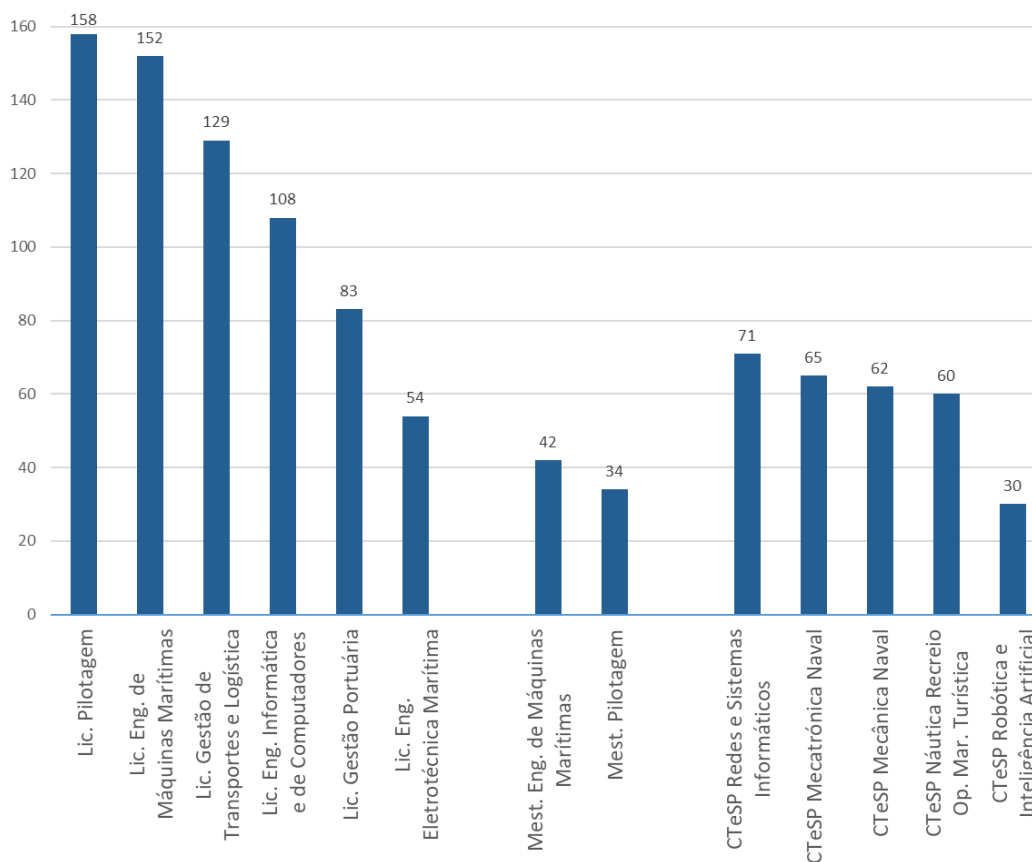
Fonte: FOR-MAR

A Figura 129 apresenta a distribuição dos formandos por área de formação no FOR-MAR em 2024. A formação Transversal (3 886) e Marinhagem e Mestrança (3 246) registam o maior número de formandos, seguida de STCW⁷ (1 787). Áreas como Indústrias Alimentares (274) e Marítimo-turística (235) apresentam valores inferiores. Turismo (179), Construção Naval (81) e Aquacultura (34) têm o menor número de formandos.

A análise da oferta e procura de formação no setor da Economia do Mar permite identificar áreas de qualificação valorizadas pelo mercado. O *Estudo de Diagnóstico de Necessidades de Qualificações e Competências e Atualização do Catálogo Nacional de Qualificações (CNQ) – Lote 8: Economia do Mar* (Quaternaire Portugal et al., 2023) assinala a crescente relevância de qualificações intermédias e superiores em domínios como controlo de qualidade, produção aquícola, operação e manutenção de sistemas e equipamentos, biotecnologia marinha e logística marítima. O antedito estudo também aponta para uma predominância da formação modular certificada e da qualificação de adultos, enquanto a formação inicial de jovens apresenta níveis inferiores em algumas áreas, como aquacultura, eletricidade e energia, e construção naval. Estes dados fornecem elementos para a reflexão sobre possíveis ajustamentos da oferta formativa face às necessidades identificadas.

⁷ Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Figura 130 – ENIDH: Estudantes inscritos 2024/25 (n.º)



Fonte: ENIDH

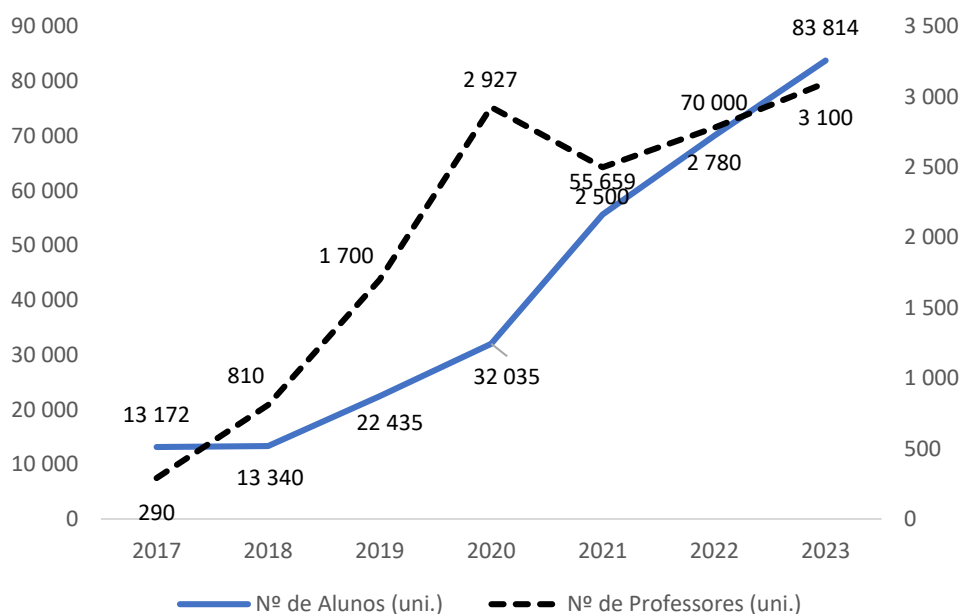
Os dados apresentados na Figura 130 refletem a distribuição das inscrições nas diversas formações para o ano letivo de 2024-2025.

As inscrições para o ano letivo de 2024-2025 encontram-se distribuídas por diferentes ofertas formativas. A licenciatura em Pilotagem regista o maior número de inscritos, com 158 estudantes, seguida pela licenciatura em Engenharia de Máquinas Marítimas, com 152. A licenciatura em Gestão de Transportes e Logística conta com 129 inscritos, enquanto a licenciatura em Engenharia Informática e de Computadores regista 108. Já a licenciatura em Gestão Portuária tem 83 estudantes inscritos, e a licenciatura em Engenharia Eletrotécnica Marítima apresenta 54 inscrições.

Nos cursos de mestrado, o mestrado em Engenharia de Máquinas Marítimas contabiliza 42 inscritos, enquanto o mestrado em Pilotagem regista 34.

Entre os Cursos Técnicos Superiores Profissionais, destaca-se o curso de Redes e Sistemas Informáticos, com 71 inscritos. Os cursos de Mecatrónica Naval e Mecânica Naval apresentam 65 e 62 inscrições, respetivamente. O curso de Náutica de Recreio e Operações Marítimo-Turísticas regista 60 inscritos, enquanto o curso de Robótica e Inteligência Artificial conta com 30 estudantes.

Figura 131 – Alunos e professores envolvidos na Escola Azul (n.º)



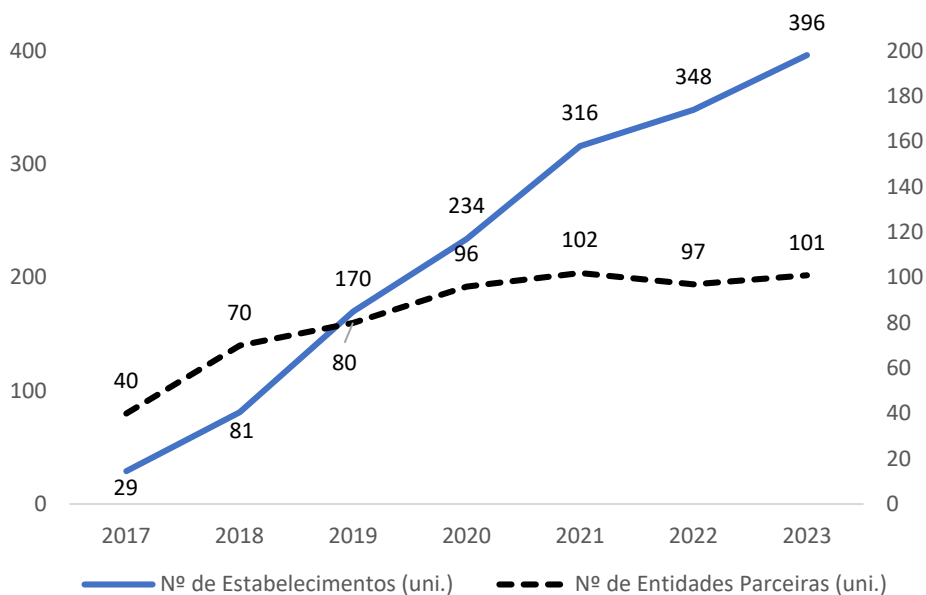
Fonte: DGPM

A Figura 131 ilustra a evolução do número de alunos e professores envolvidos na Escola Azul entre 2017 e 2023. O número de alunos regista um crescimento significativo, passando de 13 172 em 2017 para 83 814 em 2023.

Já o número de professores aumenta de forma mais moderada, de 290 em 2017 para 3 100 em 2023, com um pico em 2020 (2 927).



Figura 132 – Estabelecimentos de ensino e entidades parceiras envolvidos na Escola Azul (n.º)



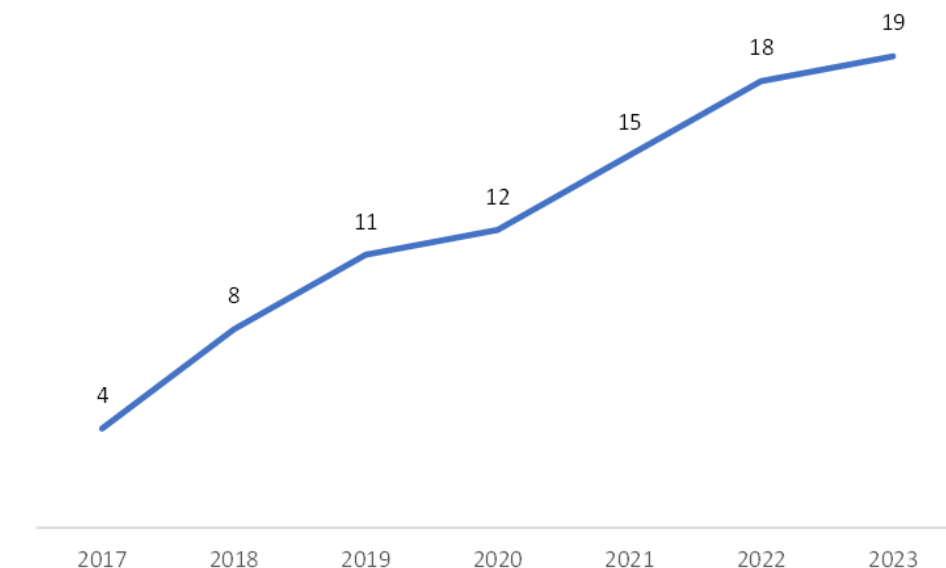
Fonte: DGPM

A Figura 132 demonstra a evolução do número de estabelecimentos de ensino e entidades parceiras envolvidos na Escola Azul entre 2017 e 2023. O número de estabelecimentos cresce significativamente de 29 em 2017 para 396 em 2023, destacando uma adesão consistente e acelerada ao programa.

Já o número de entidades parceiras apresenta um aumento de 40 em 2017 para 101 em 2023.

Estes dados refletem uma expansão contínua da rede escolar, enquanto o crescimento das parcerias estabiliza após um período inicial de forte adesão.



Figura 133 – Municípios envolvidos na Escola Azul (n.º)

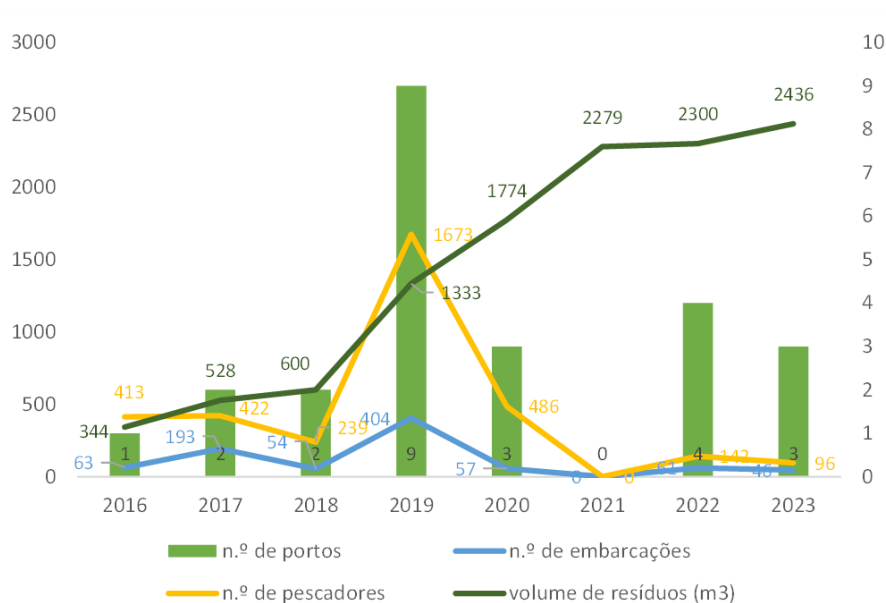
Fonte: DGPM

A Figura 133 apresenta o crescimento do número de municípios envolvidos na Escola Azul entre 2017 e 2023. Regista-se um aumento constante ao longo do período, passando de 4 municípios em 2017 para 19 em 2023. O maior crescimento ocorre nos primeiros anos, estabilizando num ritmo mais moderado a partir de 2020.

Este padrão indica um progressivo alargamento da adesão municipal ao programa, refletindo uma expansão territorial consistente da iniciativa.



Figura 134 – Campanha “Um Mar Sem Lixo” (n.º) (m³)



Fonte: Docapesca

A Figura 134 retrata a evolução da campanha "Um Mar Sem Lixo" entre 2016 e 2023, evidenciando o volume de resíduos recolhidos (m³), o número de portos, embarcações e pescadores envolvidos. O volume de resíduos aumenta de forma consistente, de 344 m³ em 2016 para 2436 m³ em 2023. O pico de embarcações, pescadores e número de portos ocorre em 2019.

Conclusões OE8

- O crescimento do programa Escola Azul e da formação em cursos do mar é positivo, mas a qualificação de mão de obra ainda precisa ser melhor integrada às necessidades da economia azul.





OBJETIVO ESTRATÉGICO 9

Incentivar a reindustrialização e a capacidade produtiva e digitalizar o Oceano

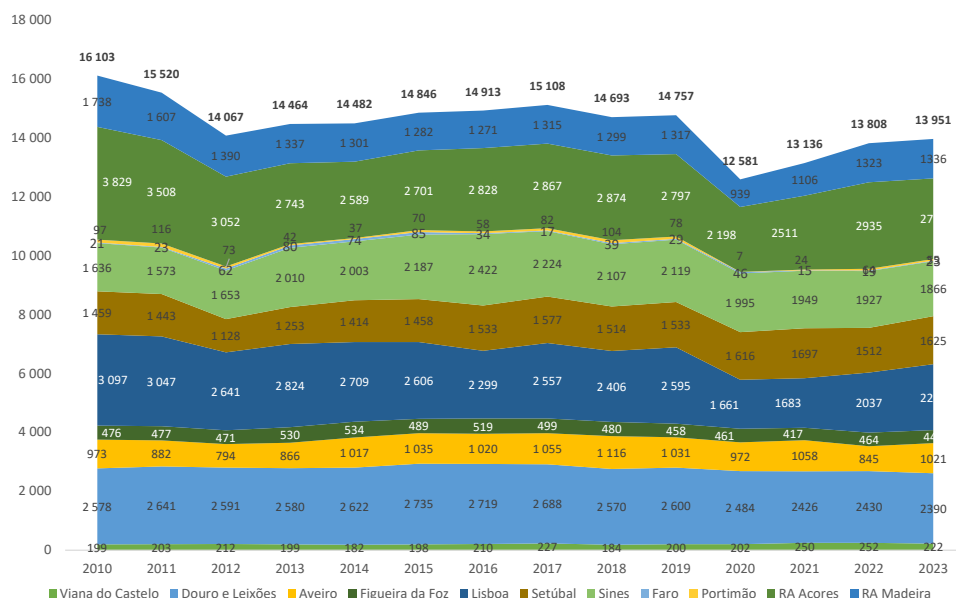
O número de navios que frequentam os portos portugueses mostra uma recuperação após um período de declínio, refletindo o aumento gradual da atividade portuária. O volume de carga movimentada em toneladas e TEU demonstra crescimento consistente no período entre 2010 e 2023, pese embora as oscilações.

O transporte marítimo, bem como a sua contribuição em valor apresentam, no período entre 2010 e 2023, ligeiros decréscimos.

O crescimento contínuo da frota de bandeira portuguesa, especialmente no regime "Mar", demonstra uma expansão significativa na capacidade marítima nacional.

A expansão do movimento portuário e o crescimento da frota nacional destacam a oportunidade de implementar soluções digitais para melhorar a logística, rastreamento e gestão das operações marítimas. A digitalização é essencial para otimizar processos, aumentar a sustentabilidade e reduzir emissões no setor marítimo.



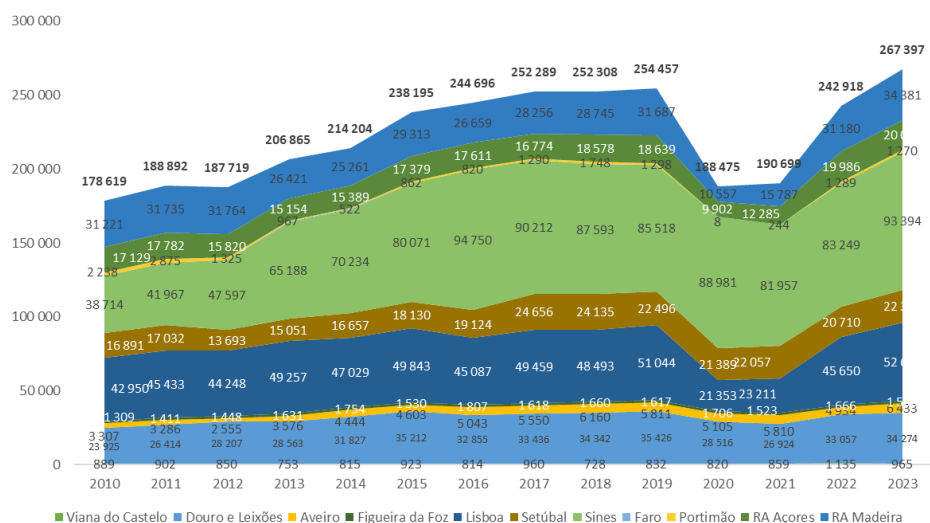
**Figura 135 – Movimento geral do mercado portuário (n.º de navios)**

Fonte: AMT, APRAM e Portos dos Açores

A Figura 135 ilustra o movimento geral do mercado portuário, medido pelo número de navios, entre 2010 e 2023. Após um valor máximo de 16 103 navios em 2010, verifica-se uma ligeira oscilação com um declínio até 2020 (12 581), seguido de uma recuperação constante, atingindo 13 951 navios em 2023. Lisboa, Douro e Leixões e RA Açores destacam-se como os portos com maior movimento, enquanto Faro e Portimão registam os números mais baixos e flutuações mínimas.

A recuperação recente reflete um aumento gradual da atividade portuária nos principais portos, apesar de variações regionais.



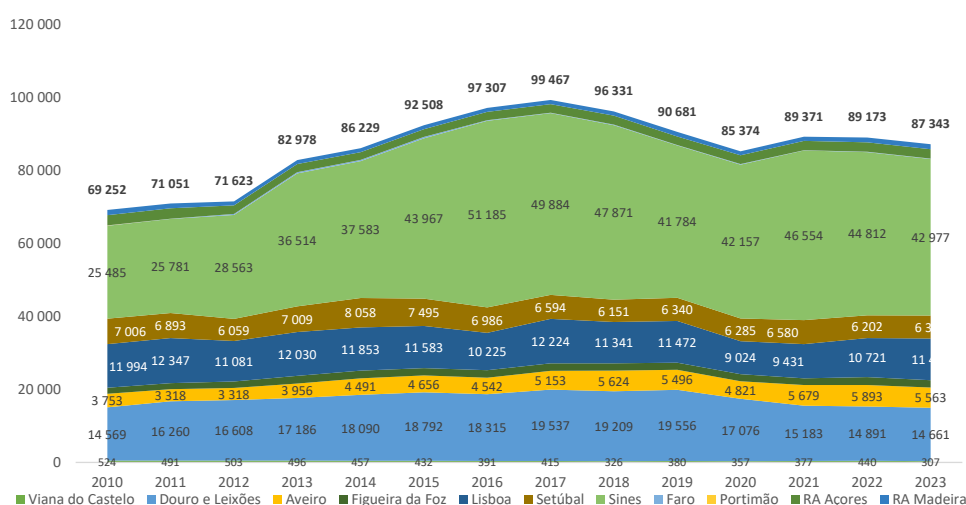
**Figura 136 – Movimento geral do mercado portuário (navios em 1 000 GT)**

Fonte: AMT, APRAM e Portos dos Açores

A Figura 136 apresenta a evolução do movimento geral do mercado portuário nos principais portos de Portugal entre 2010 e 2023, destacando um crescimento consistente até 2019, seguido de uma redução em 2020, devido, possivelmente, à pandemia de COVID-19. A recuperação subsequente é evidente a partir de 2021, culminando em um recorde histórico em 2023, com 267 397 unidades movimentadas. Sines, Lisboa e Leixões e RA Madeira são os principais portos, sendo responsáveis pela maior fatia da movimentação, enquanto outros portos, como Viana do Castelo e Faro, mantêm volumes significativamente menores.



138

Figura 137 – Carga movimentada em portos (1 000 t)

Fonte: AMT, APRAM e Portos dos Açores



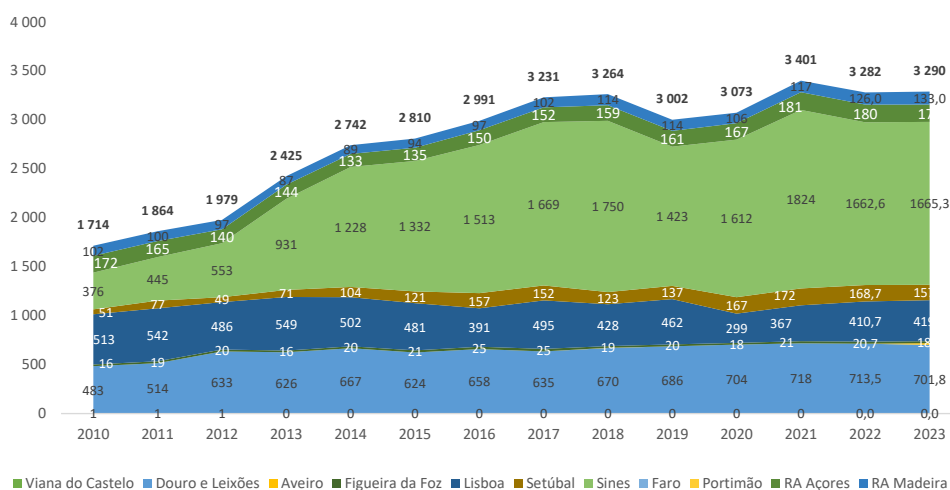
A Figura 137 demonstra a evolução da carga movimentada nos portos nacionais entre 2010 e 2023.

Regista-se um aumento inicial de 69 252 mil toneladas em 2010 para um pico de 99 467 mil toneladas em 2017, seguido de uma diminuição progressiva até 2023 (87 343 mil toneladas).

O porto de Sines domina consistentemente, representando a maior parte do volume, enquanto Douro e Leixões e Lisboa ocupam o segundo e terceiro lugares, respetivamente. Portos menores, como Faro e Portimão, mantêm volumes residuais.

A tendência geral indica uma estabilização após um período de crescimento, com ligeira redução nos últimos anos.

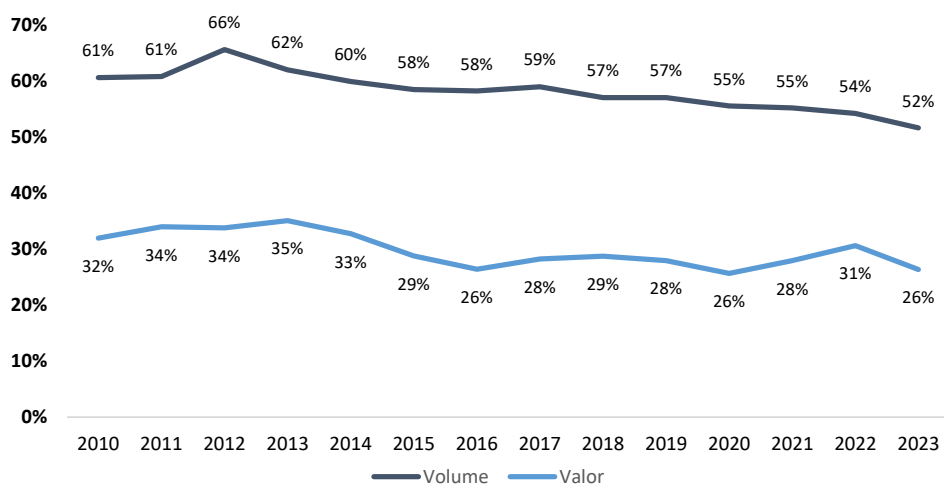
Figura 138 – Carga movimentada em portos (TEU -1 000)



Fonte: AMT, APRAM e Portos dos Açores

A Figura 138 apresenta a evolução da carga movimentada em TEU (mil unidades) nos portos nacionais entre 2010 e 2023. O volume total cresce de 1 714 mil TEU em 2010 para 3 290 mil TEU em 2023, com um pico em 2021 (3 401 mil TEU). Sines domina consistentemente, representando a maior parte da carga movimentada, seguido por Douro e Leixões e Lisboa. Outros portos, como RA Açores e Setúbal, apresentam contribuições menores e estáveis ao longo do período.

A trajetória geral reflete uma tendência de crescimento moderado, destacando Sines como o principal impulsionador.

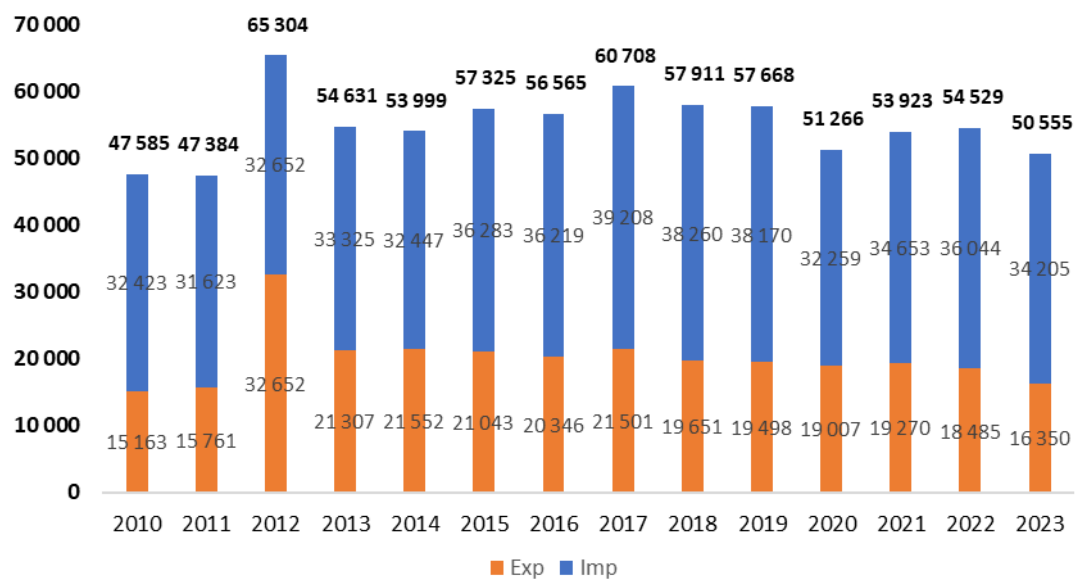
**Figura 139 – Importância do transporte marítimo no comércio internacional português (%)**

Fonte: INE- Estatísticas dos Transportes e Comunicações

A Figura 139 mostra a evolução da importância do transporte marítimo no comércio internacional português entre 2010 e 2023, medido em termos de volume e valor. A percentagem relativa ao volume mantém-se superior ao valor durante todo o período, descendo de 61% em 2010 para 52% em 2023.

Por sua vez, o valor apresenta uma tendência de queda mais acentuada, de 32% em 2010 para 26% em 2023.



**Figura 140 – Volume do transporte marítimo no comércio internacional português (1 000 t)**

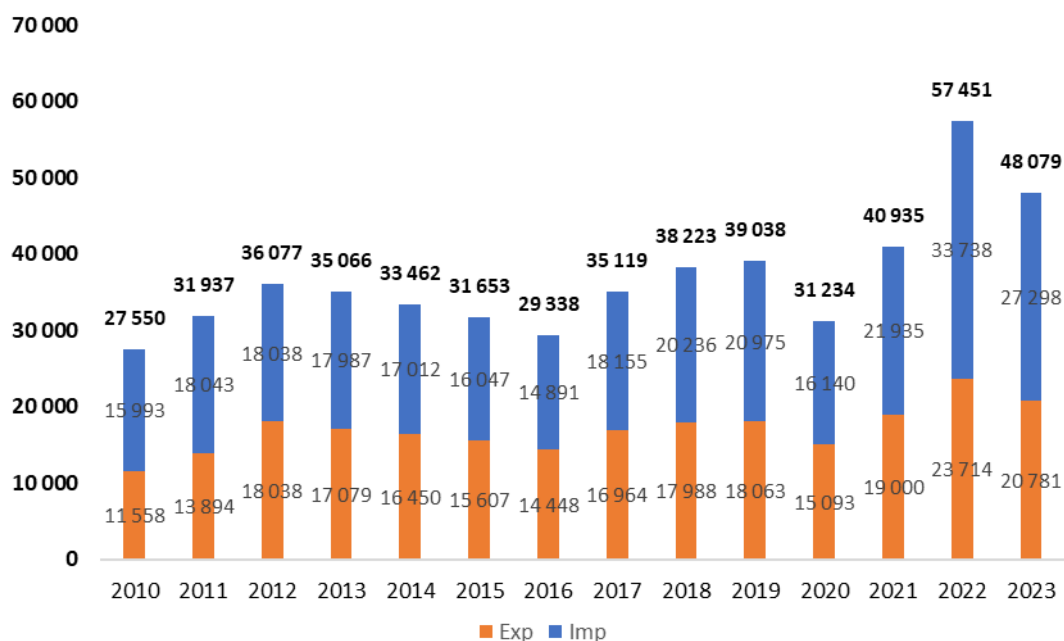
Fonte: INE- Estatísticas dos Transportes e Comunicações

A Figura 140 apresenta o volume do transporte marítimo no comércio internacional português, em exportações (Exp.) e importações (Imp.), entre 2010 e 2023, medido em milhares de toneladas.

O volume total atinge o pico em 2012 (65 304 mil toneladas).

Em 2023, o volume total é de 50 555 mil toneladas, onde as exportações representam 16 350 mil toneladas e as importações 34 205 mil toneladas.



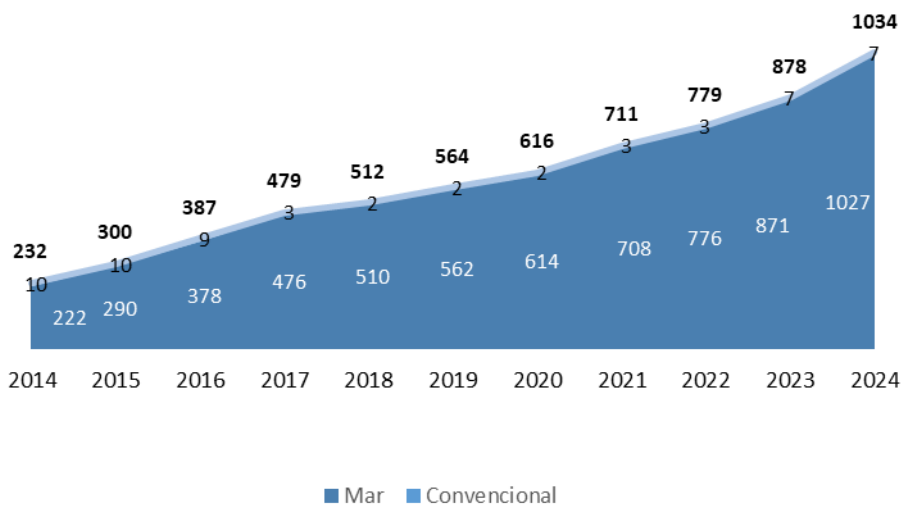
**Figura 141 – Valor do transporte marítimo no comércio internacional português (M€)**

Fonte: INE- Estatísticas dos Transportes e Comunicações

A Figura 141 mostra os valores totais das exportações (Exp) e importações (Imp) de 2010 a 2023, expressos em milhões de euros. Da análise da figura, observa-se um aumento consistente no valor total ao longo do período, de 27 550 milhões de euros em 2010 para 48 079 milhões de euros em 2023, com um pico em 2022 de 57 451 milhões de euros.

As importações superaram as exportações em todos os anos, destacando uma dependência estrutural de bens importados, embora as exportações tenham crescido de 11 558 milhões de euros em 2010 para 20 781 milhões de euros em 2023, evidenciando um incremento na competitividade externa.



**Figura 142 – Frota de Bandeira Portuguesa, por regime (n.º)**

Fonte: IMT

A Figura 142 apresenta a evolução da frota de bandeira portuguesa por regime entre 2014 e 2024. Observa-se um crescimento contínuo no número total de embarcações, passando de 232 em 2014 para 1 034 em 2024. O regime "Mar" tem o maior contributo, aumentando de 222 para 1 027 embarcações, enquanto o regime "Convencional" mantém números baixos e relativamente estáveis, variando entre 2 e 10 embarcações ao longo do período.

Este aumento reflete a expansão significativa da frota no regime "Mar".

Conclusões OE9

- O movimento portuário e a frota nacional registaram um crescimento expressivo, com um aumento do número de navios e do volume de carga em 2023. A expansão da frota de bandeira portuguesa, impulsionada pelo regime "Mar", reforça a capacidade marítima nacional.
- Apesar de o transporte marítimo continuar a representar um volume significativo, a sua contribuição em valor tem diminuído gradualmente entre 2010 e 2023.





OBJETIVO ESTRATÉGICO 10

Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação

O aumento nas horas de atividade empenhados em segurança costeira em 2022 e 2023, conjugado com o aumento do número de elementos empenhados nesse período, reflete um esforço recente para reforçar operações de vigilância e proteção.

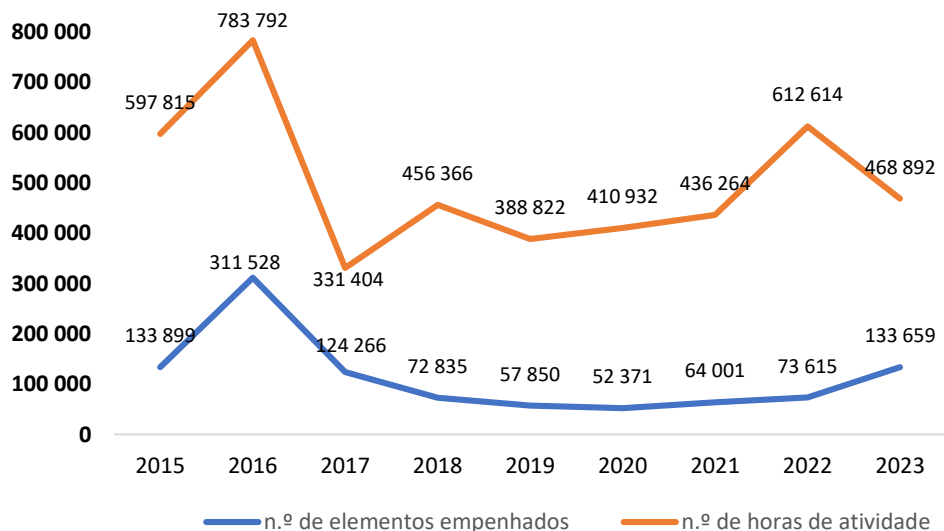
A recuperação do número de ações realizadas em portos após uma queda em 2020 reforça o papel da fiscalização na manutenção da segurança e eficiência nas atividades marítimas. Estas melhorias operacionais são fundamentais para a gestão do espaço marítimo e a expansão produtiva.

A emissão de Títulos de Utilização Privativa do Espaço Marítimo (TUPEM) mostra flutuações, com a categoria "Recreio, Desporto e Turismo" a liderar, indicando potencial para o desenvolvimento sustentável deste setor. Contudo, a baixa representatividade de outros setores aponta para uma subutilização das capacidades produtivas do espaço marítimo.

As operações de mapeamento e o uso de tecnologia avançada, como ROVs e sondadores acústicos, mostram inconsistências ao longo do período analisado. A ausência de registos em vários anos evidencia desafios na continuidade das operações, limitando o potencial para ampliar o conhecimento geológico e ambiental, essencial para a exploração sustentável e digitalização do Oceano.

O aumento significativo na deteção de potenciais manchas de poluição marítima sublinha a necessidade de maior investimento em tecnologias de monitorização e resposta rápida. Este esforço é indispensável para proteger ecossistemas marinhos, fundamentais para a reindustrialização sustentável.



**Figura 143 – Segurança costeira (elementos e horas de atividade) (n.º)**

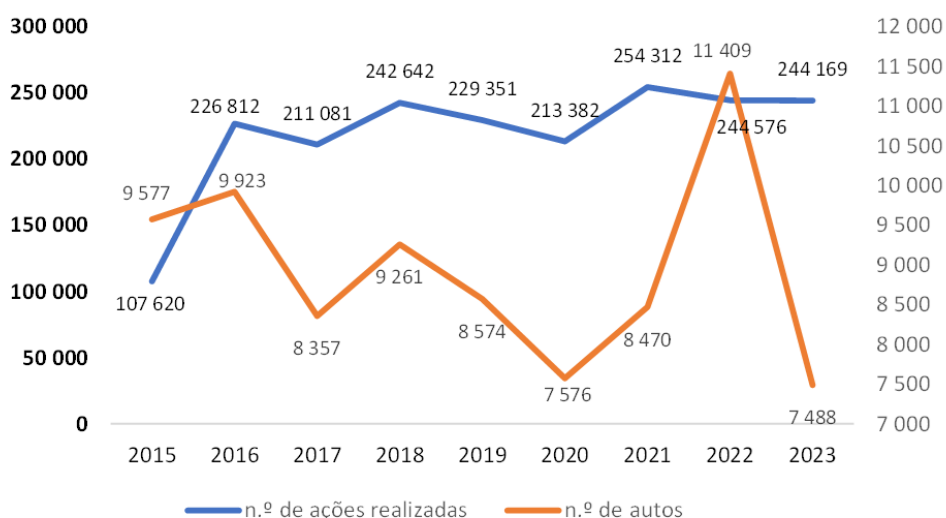
Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna

A Figura 143 diz respeito à evolução do número de elementos empenhados e das horas de atividade em operações de segurança costeira entre 2015 e 2023. Em 2016 registou-se o maior número de elementos empenhados (311 528) e de horas de atividade (783 792), seguidos de um declínio até 2020, quando os valores atingiram os mínimos (52 371 elementos e 410 932 horas).

Em 2022, as horas de atividade voltaram a aumentar significativamente para 612 614, enquanto o número de elementos teve uma recuperação expressiva em 2023, atingindo 133 659.



145

Figura 144 – Segurança costeira (ações e autos) (n.º)

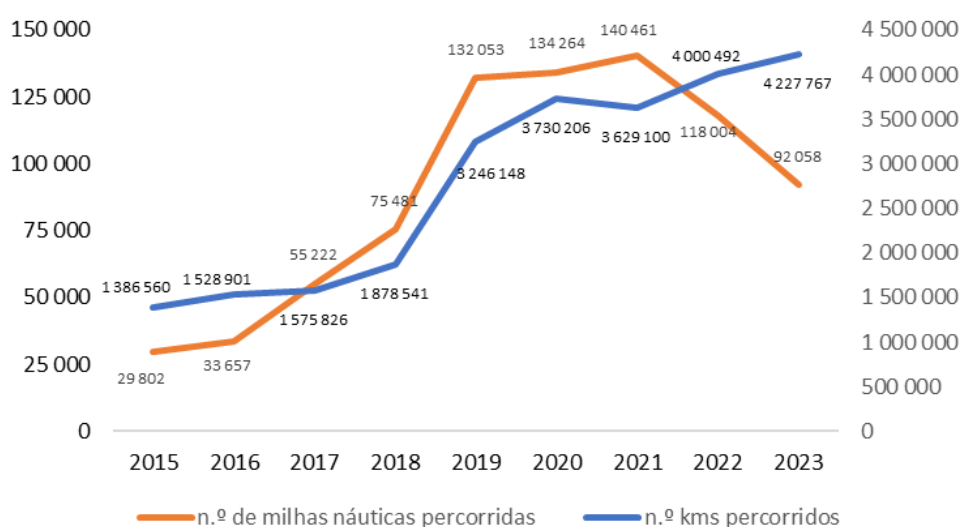


Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna

A Figura 144 apresenta o número de ações realizadas e autos emitidos no âmbito da segurança costeira entre 2015 e 2023. As ações realizadas registaram um aumento significativo de 107 620 em 2015 para um pico de 254 312 em 2021, mantendo-se relativamente estáveis acima das 240 000 nos anos seguintes.

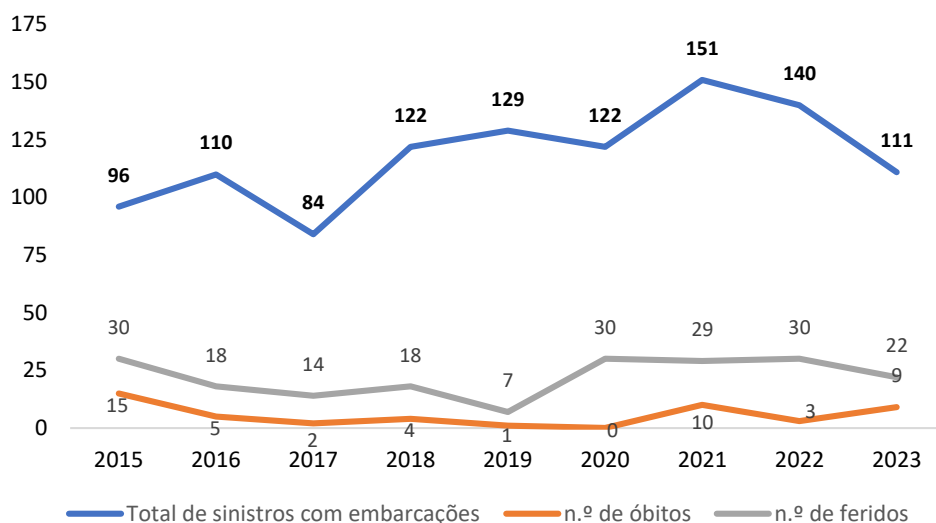
Por outro lado, os autos variaram, atingindo um máximo de 11 409 em 2022, mas diminuíram acentuadamente para 7 488 em 2023.

Figura 145 – Segurança costeira (milhas náuticas e quilómetros) (n.º)



Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna

Na Figura 145 são apresentados os dados sobre a segurança costeira em termos de milhas náuticas e quilómetros percorridos entre 2015 e 2023. O número de quilómetros percorridos aumentou consistentemente até 2023, atingindo 4 227 767 km, enquanto as milhas náuticas percorridas atingiram um pico de 140 461 em 2021, registando-se uma queda para 92 058 em 2023.

**Figura 146 – Sinistralidade marítima (n.º)**

Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna

A Figura 146 apresenta a sinistralidade marítima entre 2015 e 2023, com dados sobre o total de sinistros com embarcações, número de óbitos e de feridos. O total de sinistros variou ao longo do período, atingindo um pico de 151 em 2021 e diminuindo para 111 em 2023.

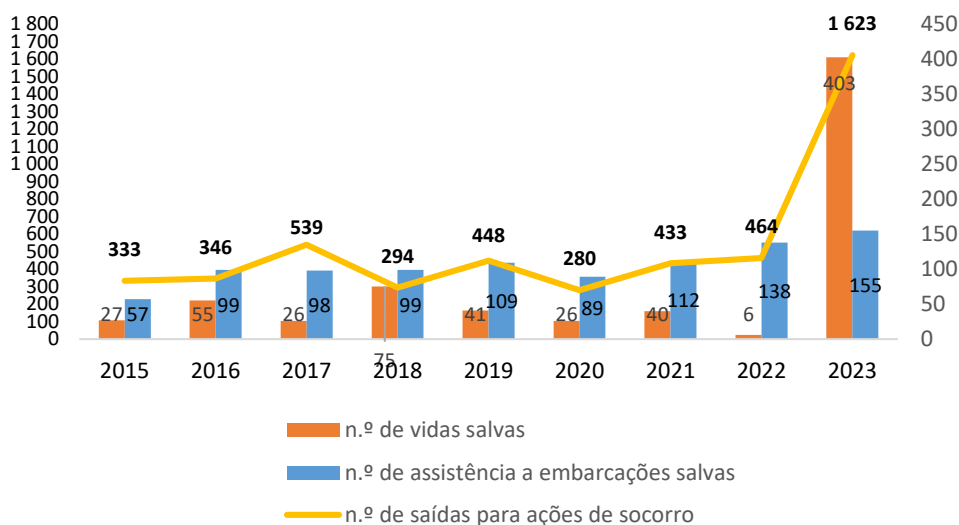
O número de óbitos manteve-se geralmente baixo, com um máximo de 15 em 2015.

Já o número de feridos variou, destacando-se o máximo de 30 em 2020 e 2022.

Estes dados mostram variações na sinistralidade marítima, com ênfase na redução do total de sinistros nos últimos dois anos.



147

Figura 147 – Socorro a náufragos e salvamento marítimo (n.º)

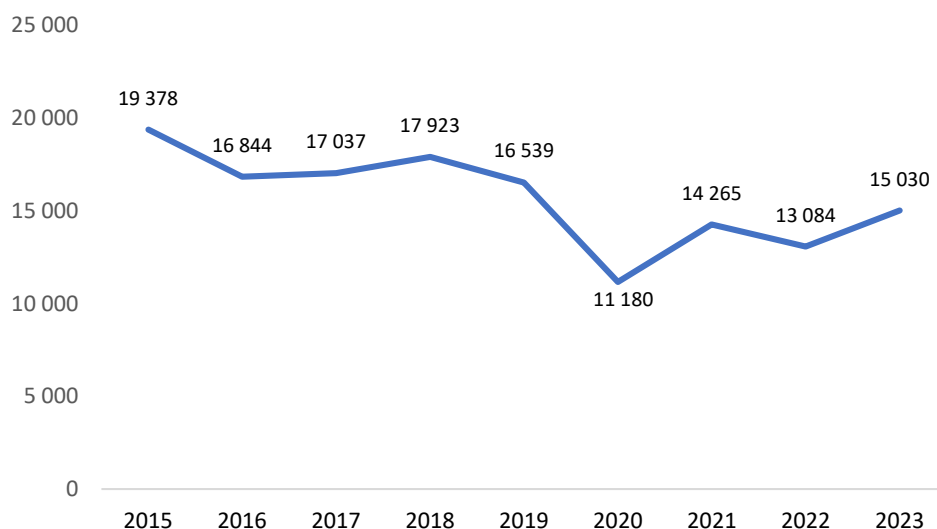
Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna



A Figura 147 refere-se aos dados sobre socorro a náufragos e salvamento marítimo entre 2015 e 2023, destacando o número de saídas para ações de socorro, vidas salvas e assistência a embarcações.

Observa-se um pico expressivo em 2023, com 1 623 saídas, 403 vidas salvas e 155 embarcações assistidas, contrastando com valores muito inferiores nos anos anteriores.

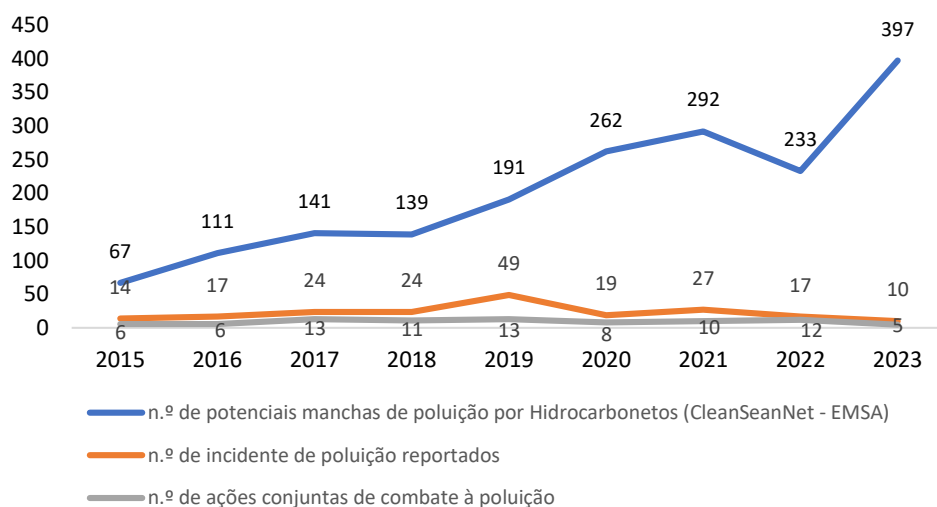
Figura 148 – Ações de fiscalização realizadas em portos (n.º)



Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna

Na Figura 148 apresenta-se o número de ações de fiscalização realizadas em portos entre 2015 e 2023. O valor inicial, em 2015, era de 19 378 ações, mas houve um declínio acentuado até atingir um mínimo de 11 180 em 2020. Após este ponto, observa-se uma recuperação gradual com 15 030 ações registadas em 2023.

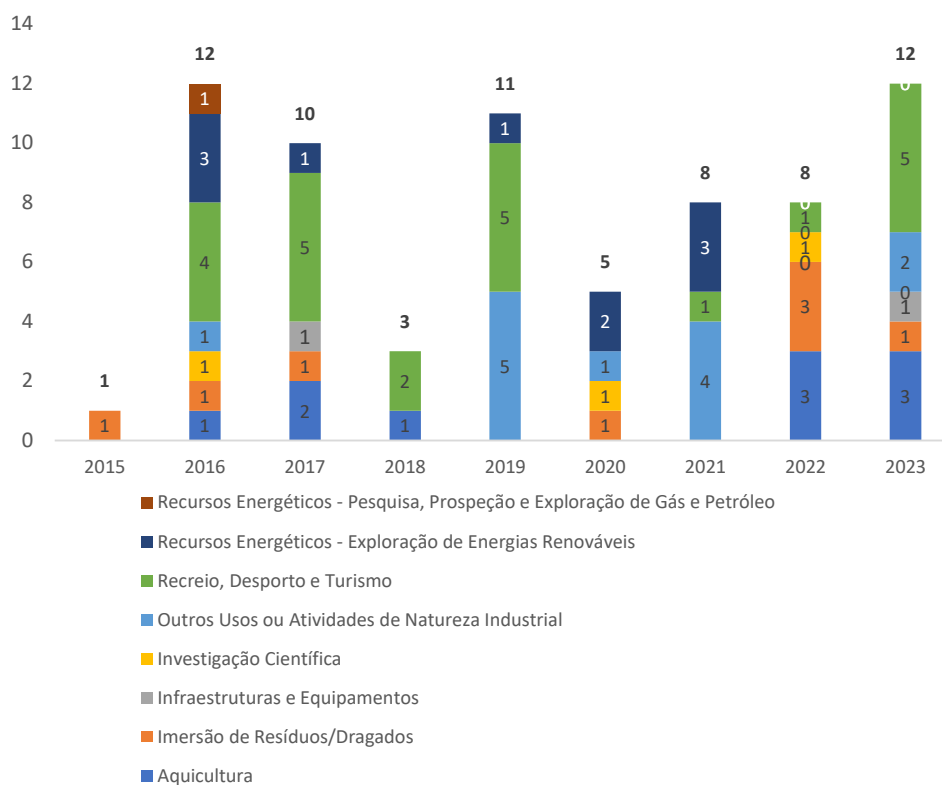


**Figura 149 – Poluição marítima (n.º)**

Fonte: Relatório Anual de Segurança Interna

A Figura 149 apresenta indicadores relacionados com a poluição marítima entre 2015 e 2023. O número de potenciais manchas aumentou de 67, em 2015, para 397 em 2023, evidenciando uma tendência ascendente. Os incidentes reportados variaram, com um pico de 49 em 2019 e descendo para 10 em 2023. As ações conjuntas permaneceram consistentemente baixas ao longo do período, com um máximo de 13 em 2017 e em 2019. Estes dados mostram um aumento significativo na deteção de potenciais manchas.

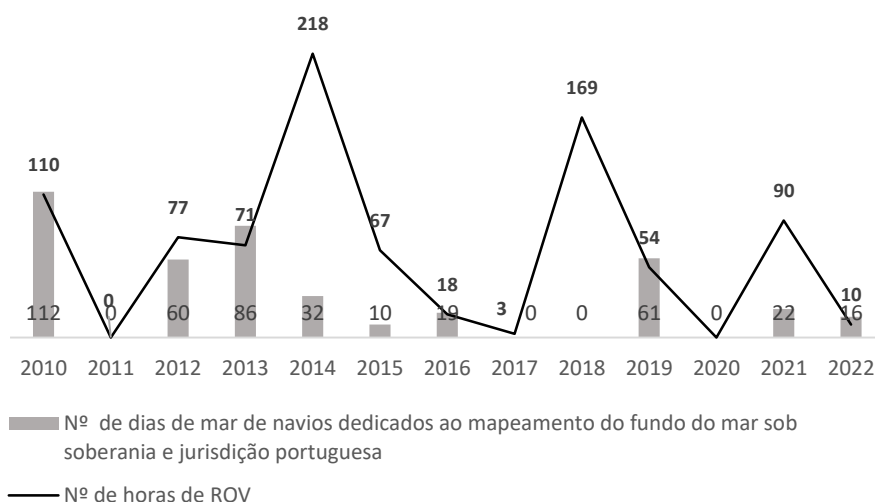


**Figura 150 – Títulos de utilização privativa do espaço marítimo (TUPEM), por setor (n.º)**

Fonte: DGRM - PSOEM

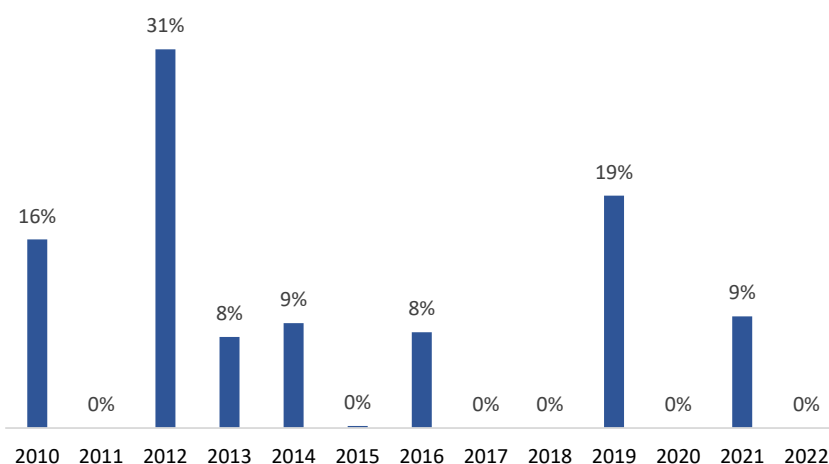
Na Figura 150 mostra-se a evolução anual dos Títulos de Utilização Privativa do Espaço Marítimo (TUPEM) entre 2015 e 2023, distribuídos por setor. A categoria "Recreio, Desporto e Turismo" destaca-se em número de títulos ao longo do período, com picos significativos em 2019 e 2023, atingindo 5 autorizações no ano mais recente. As restantes categorias têm participações residuais e/ou irregulares. O total geral mostra oscilações, com 2023 igualando o pico de 2016, registando 12 títulos.



**Figura 151 – Operação da EMEPC (dias, horas, n.º)**

Fonte: EMEPC

A Figura 151 diz respeito às operações da EMEPC entre 2010 e 2022, com o número de dias de Mar de navios dedicados ao mapeamento do fundo do Mar sob soberania portuguesa e o número de horas de operação de ROV. O maior pico de horas de ROV ocorreu em 2014, com 218 horas, enquanto os dias de Mar registaram o valor mais elevado em 2010, com 110 dias.

Figura 152 – Percentagem do fundo do Mar mapeado com elevada resolução (sondadores acústicos multifeixe) (%)

Fonte: EMEPC

A Figura 152 revela a percentagem do fundo do Mar mapeado com elevada resolução utilizando sondadores acústicos multifeixe, entre 2010 e 2022. O valor mais elevado foi registado em 2012, com 31%, seguido por 19% em 2019. Em vários anos, como 2011, 2015, 2017, 2018, 2020 e 2022, não houve



registos de mapeamento (0%). Estes dados evidenciam períodos intercalados de maior atividade e anos sem operações.

Conclusões OE10

- O reforço da vigilância e proteção costeira resultou no aumento das horas de atividade em operações de segurança e no crescimento das ações costeiras desde 2015.
- A emissão de TUPEM e as operações de mapeamento variaram ao longo dos anos, acompanhadas pelo uso crescente de tecnologias avançadas.
- A deteção de manchas de poluição marítima aumentou, destacando a importância da monitorização e resposta rápida para a proteção ambiental.



Metas

A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM 2021-2030) está organizada em 10 Objetivos Estratégicos (OE), cuja concretização é aferida através do cumprimento de 34 metas. A monitorização destas metas permite acompanhar e avaliar a execução da ENM. Embora não existam dados disponíveis para monitorizar todas as metas, os indicadores já disponíveis permitem verificar avanços significativos em várias áreas-chave.

No Objetivo Estratégico 2 (OE2) — *Fomentar o Emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável* —, relativamente à monitorização da meta **aumentar o contributo da economia do mar para 7% do VAB da economia nacional**, os dados disponíveis indicam que, em 2022, o VAB da economia azul representava 3,5% do PIB nacional e demonstrava uma trajetória de crescimento. A evolução positiva deste indicador reflete um reforço do contributo do setor para a economia nacional. No entanto, para alcançar o objetivo de 7% do PIB, será necessário manter um crescimento sustentado e reforçar os investimentos na economia azul.

No Objetivo Estratégico 3 (OE3) — *Descarbonizar a Economia e Promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética* —, relativamente à monitorização da meta **atingir 370 MW de capacidade instalada para produção de energia a partir de fontes renováveis oceânicas**, os dados disponíveis indicam que, em 2022, a capacidade instalada se situava em 25,42 MW, evidenciando a necessidade de um esforço significativo para acelerar o crescimento deste setor. Relativamente à monitorização da meta **assegurar uma redução de 17% nas emissões de gases com efeito de estufa das atividades da economia do mar, face a 2005, em linha com o compromisso de Portugal no quadro do Regulamento Partilha de Esforços para 2030, para os setores não abrangidos pelo Comércio Europeu de Licenças de Emissão**, os dados revelam que, entre 2010 e 2022, Portugal apresentou uma redução progressiva das emissões atmosféricas, especialmente no Potencial de Aquecimento Global, com destaque também para reduções consistentes nas emissões do setor de pesca e aquicultura. O transporte marítimo também apresentou redução até 2021, apesar de um ligeiro aumento em 2022. Estes dados sugerem uma evolução favorável das medidas em vigor, alinhada com a meta de redução de emissões até 2030.

No Objetivo Estratégico 4 (OE4) — *Apostar na Garantia da Sustentabilidade e na Segurança Alimentar* —, a meta **aumentar a produção aquícola nacional para 25 mil toneladas por ano** regista uma evolução consistente. Entre 2010 e 2022 a produção



aquícola nacional apresentou um crescimento contínuo, passando de 8 mil toneladas para 19 mil toneladas. Apesar deste avanço significativo, em 2022 o valor alcançado ainda está abaixo da meta estipulada de 25 mil toneladas anuais. A meta **manter 100% das unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks) dentro dos limites biológicos sustentáveis de acordo com os pareceres resultantes da avaliação científica (p.ex. pelo ICES), adequando os níveis de esforço de pesca a esses limites**, regista progressos entre 2015 e 2022, verificando-se avanços relevantes em relação à sustentabilidade das unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks).

No Continente e Açores, considerando a avaliação analítica (Categoria 1 do ICES), destacam-se melhorias claras: stocks como a pescada, inicialmente declarada insustentável, tornaram-se sustentáveis até 2022. O carapau, o tamboril-preto e o tamboril-branco permaneceram consistentemente declarados como sustentáveis ao longo do período analisado. A sustentabilidade do stock da sardinha foi alcançada a partir de 2020.

Na Categoria 3 do ICES (abordagem baseada no princípio da precaução), verifica-se que o carapau-negrão foi declarado como sustentável entre 2015 e 2017, embora não haja dados para os anos seguintes. Já a raia-lenga manteve-se consistentemente declarada como sustentável entre 2015 e 2022, enquanto o peixe-espada-preto permaneceu como sustentável até 2020, registando depois alterações.

Na Madeira, para a avaliação analítica nacional (Categoria 3 do ICES), os stocks de lapa-branca, lapa-preta e caramujo mantiveram-se consistentemente declarados como sustentáveis entre 2015 e 2022 (nos anos com dados).

No Objetivo Estratégico 5 (OE5) — Facilitar o Acesso à Água Potável —, a meta **duplicar o número de unidades de dessalinização para o fornecimento de água a nível nacional** está a ser acompanhada através do reforço da resiliência hídrica. Atualmente, existe uma unidade de dessalinização em operação no Porto Santo (Madeira), e a construção da Estação de Dessalinização de Água do Mar do Algarve (EDAM), com previsão de entrada em funcionamento em 2026, permitirá aumentar a capacidade instalada, bem como duplicar o número de infraestruturas, contribuindo diretamente para este objetivo.

No Objetivo Estratégico 6 (OE6) — Promover a Saúde e o Bem-Estar —, a meta **aumentar o número de projetos de turismo de saúde e bem-estar associados às propriedades terapêuticas do mar** acompanha a tendência de crescimento do turismo costeiro. O número de estabelecimentos turísticos aumentou de 2.433 em 2015 para 4 533 em 2023, e as dormidas realizadas passaram de 45,5 milhões em 2015 para 71,1 milhões em 2023. Em paralelo, a meta de duplicar o número de participantes em atividades

desportivas náuticas também regista uma evolução positiva, com 119 577 praticantes federados em 2023, um crescimento impulsionado pela recuperação do setor após a pandemia.

No Objetivo Estratégico 7 (OE7) — Estimular o Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul —, a meta ***aumentar em 50% o número de mestres e doutores nas áreas científicas ligadas ao oceano*** revela progressos significativos. Entre 2010/11 e 2022/23, verificou-se um aumento significativo no número de diplomados em cursos ligados ao mar no Ensino Superior. Os mestrados aumentaram de 102 diplomados em 2010/11 para 315 em 2022/23. Em 2010/11 foram diplomados 15 doutorados, verificando-se um aumento inicial até 28 doutorados em 2012/13 e 2013/14, seguido de oscilações posteriores, registando-se 24 doutorados em 2022/23.

Esta evolução positiva sugere um avanço significativo para a concretização da meta.

No Objetivo Estratégico 8 (OE8) — Incrementar a Educação, a Formação, a Cultura e a Literacia do Oceano —, a meta ***assegurar o aumento de 10% no número de Centros de Formação Desportiva do Desporto Escolar (Atividades Náuticas) e no número de Grupos-Equipa do Desporto Escolar nas modalidades náuticas (Canoagem, Surfing, Vela e Remo)*** regista um crescimento claro. Entre 2013-14 e 2023-24, verificou-se um aumento significativo no número de Centros de Formação Desportiva do Desporto Escolar Náutico, passando de 11 para 64, respetivamente. Este crescimento reflete uma prioridade crescente no investimento e desenvolvimento das iniciativas náuticas no âmbito escolar.

A monitorização das metas da ENM 2021-2030 é um processo dinâmico, intrinsecamente relacionado com a evolução e disponibilização dos dados ou indicadores. As metas analisadas permitem aferir progressos concretos, reforçando a ambição nacional de construir uma economia azul sustentável, inovadora e resiliente.



Objetivo Estratégico	Designação das Metas para 2030 (ENM 2021-2030)
OE1 Combater Alterações Climáticas e Poluição, Restaurar Ecossistemas	Assegurar que 100% do espaço marítimo sob soberania e/ou jurisdição nacional seja avaliado em Bom estado ambiental.
	Classificar 30% das áreas marinhas nacionais até 2030, aprovando os respetivos planos de gestão e conservação, e assegurar que um terço destas áreas é estritamente protegido.
	Garantir que 100% das embalagens de plástico colocadas no mercado nacional são reutilizáveis ou recicláveis.
OE2 Emprego e Economia Azul Circular e Sustentável	Garantir que 100% dos portos comerciais, de pesca e marinas apresentem sistemas de gestão ambiental (das águas, águas residuais, resíduos e energia).
	Aumentar em 30% o emprego na Economia Azul nacional até 2030.
	Garantir uma remuneração média na Economia do Mar 8% acima da média nacional.
	Aumentar o valor acrescentado bruto (VAB) da Economia do Mar em 30% até 2030.
	Aumentar o contributo da Economia do Mar para 7% do VAB da economia nacional.
OE3 Descarbonização, Energias Renováveis e Autonomia Energética	Duplicar o número de instrumentos de financiamento dedicado a projetos de Economia Azul (incluindo, por exemplo, financiamento sustentável, <i>crowdfunding</i> , capital de risco).
	Atingir, pelo menos, 370 MW de capacidade instalada para geração de energia a partir de fontes renováveis oceânicas.
OE4 Sustentabilidade e Segurança Alimentar	Assegurar uma redução de 17% nas emissões de gases com efeito de estufa das atividades da Economia do Mar, face a 2005, em linha com o compromisso de Portugal no quadro do Regulamento Partilha de Esforços para 2030, para os setores não abrangidos pelo Comércio Europeu de Licenças de Emissão.
	Aumentar a produção aquícola nacional para 25 mil toneladas por ano.
	Aumentar para 7% o contributo das exportações dos produtos do mar para as exportações totais nacionais.
OE5 Acesso à Água Potável	Manter 100% das unidades populacionais de gestão pesqueira (stocks) dentro dos limites biológicos sustentáveis, de acordo com os parâmetros resultantes da avaliação científica (p. ex. pelo ICES), adequando os níveis de esforço de pesca a esses limites.
OE6 Saúde e Bem-estar	Duplicar o número de unidades de dessalinização para o fornecimento de água a nível nacional.
OE7 Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul	Aumentar o número de projetos de turismo de saúde e bem-estar associado às propriedades terapêuticas do mar.
	Duplicar o número de participantes em atividades desportivas náuticas.
	Duplicar o número de start-ups na Economia Azul, bem como o número de projetos inovadores azuis financiados pelos programas operacionais.
	Aumentar em 50% o número de mestres e doutores nas áreas científicas ligadas ao Oceano.
	Aumentar em 60% o número de infraestruturas ligadas ao mar no Roteiro Nacional de Infraestruturas de Investigação de Interesse Estratégico (RNIE).
OE8 Educação, Formação, Cultura e Literacia do Oceano	Aumentar em 30% o número de dias de mar dos navios oceânicos de investigação.
	Duplicar o número de pedidos de direitos de propriedade industrial (patentes, marcas e design), com origem nacional, em tecnologias oceânicas e relacionadas (tecnologia, industrial, capacitação).
	Aumentar o financiamento europeu relativo a formação profissional na Economia do Mar, promovendo a participação de raparigas e de mulheres.
	Duplicar o número de jovens e adultos formados com qualificações de dupla certificação nos setores e atividades relacionados com a economia do mar.
	Duplicar o número de trabalhadores nas atividades ligadas ao mar com ensino pós-secundário obtido através de qualificações de nível 5 do QNQ, no âmbito do Sistema Nacional de Qualificações (SNQ), desenvolvidas por entidades formadoras no âmbito do SNQ, bem como cursos do ensino superior de nível 6, 7 e 8 do QNQ e, ainda, cursos técnicos superiores profissionais (CTeSP), também desenvolvidos em instituições de nível superior mas, atualmente, sem atribuição de grau ou nível de qualificação.
	Assegurar que 20% dos Clubes Ciência Viva na Escola integra nos seus planos de atividade a exploração da temática mar.

Objetivo Estratégico	Designação das Metas para 2030 (ENM 2021-2030)
	Duplicar o número de jovens e adultos formados com qualificações de dupla certificação nos setores e atividades relacionados com a Economia do Mar.
	Assegurar o aumento de 10% no número de Centros de Formação Desportiva do Desporto Escolar (Atividades Náuticas) e no número de Grupos -Equipa do Desporto Escolar nas modalidades náuticas (canoagem, <i>surfing</i> , vela e remo).
	Aumentar o financiamento da inventariação, monitorização e recuperação do património costeiro integrado em paisagens culturais.
	Aumentar 20% o número de imóveis de património cultural náutico e subaquático classificados.
OE9 Reindustrialização, Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano	Aumentar 20% o valor da produção industrial dos setores emergentes da Economia do Mar.
	Aumentar em 20% os apoios financeiros à inovação, transferência de tecnologia e diversificação de modelos de produção dos setores tradicionais da Economia do Mar.
OE10 Segurança, Soberania, Cooperação e Governança	Assegurar a adoção, pelas Nações Unidas, do acordo global para a conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas para além da jurisdição nacional.
	Concluir o processo de extensão da plataforma continental portuguesa.
	Operacionalizar plenamente o ordenamento e a gestão do espaço marítimo nacional.



A Contribuição para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

A Agenda 2030, adotada pelas Nações Unidas em 2015, estabelece um compromisso global com vista a alcançar um modelo de desenvolvimento sustentável, abrangendo três dimensões (social, ambiental e económica). No centro desta agenda encontram-se os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que orientam políticas e ações concretas para um futuro mais sustentável. A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, e os resultados apresentados neste relatório, alinham-se diretamente com vários destes objetivos, em particular com o **ODS 14 – Proteger a Vida Marinha**.

O ODS 14, que visa conservar e utilizar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos, está diretamente refletido nos progressos alcançados na gestão dos recursos pesqueiros e na preservação dos ecossistemas marinhos. Em 2022, foram capturadas 166 mil toneladas de pescado e 121 mil toneladas foram transacionadas em lota, gerando um volume de negócios de 336 milhões de euros. A produção aquícola, por sua vez, registou 18,8 mil toneladas, com 16,1 mil toneladas comercializadas, representando um valor de cerca de 160 milhões de euros. Estes números evidenciam a importância do setor para a economia nacional, mas também a necessidade de assegurar práticas sustentáveis que garantam a continuidade dos recursos marinhos. No campo da preservação ambiental, a implementação de iniciativas como a campanha "Um Mar Sem Lixo" reflete o compromisso crescente com a redução da poluição marinha. Simultaneamente, a promoção da literacia do oceano tem sido uma prioridade, com o programa Escola Azul a envolver, em 2023, 83.814 alunos, 3 100 professores, 396 escolas, 101 parceiros e 19 municípios.



A transição energética e a adoção de energias renováveis oceânicas, alinhadas com o **ODS 7 – Energias Renováveis e Acessíveis**, representam um dos pilares da descarbonização da economia azul. O presente relatório destaca a instalação de duas centrais de energia eólica *offshore* ligadas à rede elétrica, com uma potência instalada de 25,42 MW, promovendo uma alternativa sustentável às fontes de energia convencionais e reduzindo a dependência dos combustíveis fósseis.

A Economia do Mar também contribui significativamente para o **ODS 8 – Trabalho Digno e Crescimento Económico**, através do reforço da empregabilidade e da competitividade do setor. O Valor Acrescentado Bruto (VAB) da Economia do Mar atingiu 3,5% do PIB em 2022, refletindo um crescimento sustentado. O número de empresas do setor marítimo cresceu cerca de 200% entre 2010 e 2022, enquanto o emprego aumentou

70% no mesmo período, totalizando 138 253 trabalhadores em 2022. Setores estratégicos como Recreio, Desporto e Turismo impulsionaram um aumento de 120% no emprego e 234% no VAB ao longo da última década. Paralelamente, o reforço da qualificação profissional tem sido incentivado através do programa FOR-MAR, que, só em 2024, realizou 730 ações de formação, envolvendo 9 887 formandos inscritos, assegurando a capacitação dos profissionais para os desafios emergentes da economia azul.

A modernização do setor marítimo e o investimento em infraestruturas inovadoras reforçam o alinhamento com o **ODS 9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas**. O crescimento do movimento portuário demonstra a crescente importância da economia azul para a competitividade nacional. Em 2023, os portos nacionais movimentaram 3,29 milhões de TEU, enquanto a frota de bandeira portuguesa registou uma expansão significativa, passando de 232 navios em 2014 para 1 034 em 2023. Este crescimento reflete o fortalecimento da capacidade marítima nacional e o aumento da competitividade do setor no comércio global.

No domínio da sustentabilidade dos recursos naturais e da economia circular, a Economia do Mar tem vindo a contribuir para o **ODS 12 – Produção e Consumo Sustentáveis**. Num país que faz do pescado uma das suas fontes mais importantes de proteína, a balança comercial da fileira do pescado continua a apresentar desafios, com um défice que variou entre -623 milhões e -1 300 milhões de euros entre 2010 e 2023. Apesar disso, a indústria transformadora do pescado tem mantido um superavit comercial consistente, variando entre 22,1 e 70 milhões de euros, refletindo a capacidade do setor para agregar valor e aumentar a competitividade dos produtos de origem marítima.

As iniciativas para mitigar os impactos das alterações climáticas no oceano demonstram um compromisso com o **ODS 13 – Ação Climática**. Entre 2010 e 2022, registou-se uma redução das emissões de gases com efeito de estufa, com o Potencial de Aquecimento Global (CO₂ equivalente) a diminuir de 71 602 para 60 187 toneladas. O Potencial de Acidificação, que reflete a emissão de gases poluentes, também apresentou uma redução significativa, passando de 339 724 para 274 592 toneladas equivalentes de SO₂ no mesmo período. O combate à erosão costeira tem sido outra prioridade, tendo a proporção da linha de costa continental em situação crítica diminuído de 23% em 2013 para 17,6% em 2022, evidenciando o impacto positivo das políticas de adaptação e resiliência climática.

Por fim, a concretização de uma economia azul sustentável exige uma forte cooperação entre entidades públicas, setor privado, academia e sociedade civil, em consonância com os princípios do **ODS 17 – Parcerias para a Implementação dos**

Objetivos. O envolvimento de Portugal em programas de financiamento europeus e internacionais tem sido determinante para a implementação das políticas marítimas. O Programa EEA Grants – Crescimento Azul 2014-2021 alavancou, até 2023, um investimento total de cerca de 60,39 milhões de euros para a economia do Mar, com 28,27 milhões de euros já pagos em 118 projetos aprovados. Já o PT 2020, através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), destinou 1 765 milhões de euros ao setor marítimo, permitindo a implementação de projetos estruturantes em várias áreas. Destaca-se, ainda, o Fundo Social Europeu (FSE), que tem uma discrepância significativa entre o investimento total aprovado (541 milhões de euros) e o fundo comunitário aprovado (130 milhões de euros).

Os resultados apresentados neste relatório evidenciam o compromisso de Portugal com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, demonstrando avanços concretos na proteção da vida marinha, no crescimento sustentável da economia azul, na digitalização das infraestruturas marítimas e na promoção da transição energética. No entanto, desafios como a redução da dependência de importações, o reforço da monitorização ambiental e a necessidade de acelerar a inovação tecnológica permanecem como áreas críticas para garantir que a Economia do Mar continue a evoluir em sintonia com a Agenda 2030.



Conclusões

A monitorização da Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 evidencia progressos positivos em várias áreas estratégicas, embora com desafios significativos que necessitam de atenção.

O compromisso com a proteção ambiental e a adaptação climática mostram avanços consistentes, com redução das áreas críticas de erosão costeira de 23,0% para 17,6% entre 2013 e 2022 e o aumento das operações de proteção refletem a implementação de medidas no âmbito do OE1.

O setor marítimo cresceu, com o VAB a representar 3,5% do PIB em 2022. A economia do Mar registou um aumento expressivo no número de empresas, empregos e volume de negócios, especialmente nos setores do turismo e recreio náutico, embora a balança comercial, apesar do crescimento das exportações marítimas, apresente um défice significativo, sobretudo no setor do pescado, que oscilou entre -623 milhões e -1 300 milhões de euros entre 2010 e 2023.

Portugal reduziu as emissões atmosféricas no setor marítimo e expandiu as energias renováveis oceânicas (ERO), com 25,42 MW de capacidade instalada.

No que respeita à aquacultura e segurança alimentar, a produção em aquicultura aumentou de 8 225 toneladas (2010) para 18 822 toneladas (2022), reduzindo, embora ainda de forma insuficiente, a dependência da pesca tradicional.

A mitigação do desafio do aumento da procura de água potável em Porto Santo (Madeira) tem sido assegurada desde 1980 pela Central Dessalinizadora do Porto Santo, infraestrutura fundamental para garantir o abastecimento de água potável na ilha, operando, desde 2019, com uma capacidade de produção de 6 500 m³/dia. De salientar, adicionalmente que, para fazer face aos desafios crescentes no abastecimento de água na região do Algarve, foi aprovada a construção da primeira unidade de dessalinização do continente, a Estação de Dessalinização de Água do Mar do Algarve (EDAM), com uma capacidade inicial de produção de 16 milhões de m³/ano, com previsão de expansão para 24 milhões de m³/ano.

O turismo costeiro e de cruzeiros recuperou após a pandemia, com 878 navios de cruzeiro e 1,6 milhões de passageiros em 2023.



A educação e formação marítima registaram progressos, mas a participação portuguesa em cruzeiros científicos tem vindo a diminuir, evidenciando a necessidade de mais apoio para a investigação marítima.

O crescimento do programa Escola Azul e da formação em cursos do mar é positivo, mas a qualificação de mão de obra ainda precisa ser mais bem integrada às necessidades da economia azul.

O movimento portuário e a frota nacional registaram um crescimento expressivo, com um aumento do número de navios e do volume de carga em 2023. A expansão da frota de bandeira portuguesa, impulsionada pelo regime "Mar", reforça a capacidade marítima nacional. No entanto, apesar de o transporte marítimo continuar a representar um volume significativo, a sua contribuição em valor tem diminuído gradualmente.

O reforço da vigilância e proteção costeira resultou no aumento das horas de atividade em operações de segurança e no crescimento das ações costeiras desde 2015. A emissão de TUPM e as operações de mapeamento variaram ao longo dos anos, acompanhadas pelo uso crescente de tecnologias avançadas. A deteção de manchas de poluição marítima aumentou, destacando a importância da monitorização e resposta rápida para a proteção ambiental.





Direção-Geral de
Política do Mar