

ECONOMIA AZUL EM ITÁLIA

FICHA SETORIAL DE ENTRADA NO MERCADO



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal

SETEMBRO/2026

Índice

PRINCIPAIS <i>INSIGHTS</i>	3
RECOMENDAÇÕES	3
ABORDAGEM AO MERCADO	3
ABORDAGEM AO CLIENTE	4
OPÇÕES DE COMUNICAÇÃO	5
ENQUADRAMENTO DO SETOR	6
CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO	7
CARACTERIZAÇÃO ECONÓMICA E EMPRESARIAL DO MERCADO	7
CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS E LOGÍSTICA PORTUÁRIA	9
CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DA CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL	11
CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DO TURISMO COSTEIRO E NÁUTICO.....	13
CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DA PESCA E AQUACULTURA	15
CARACTERIZAÇÃO DO SEGMENTO DAS ENERGIAS RENOVÁVEIS MARINHAS E <i>BLUE TECH</i>	17
OUTROS SEGMENTOS.....	19
POSICIONAMENTO DA OFERTA PORTUGUESA	21
CONCORRÊNCIA	24
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL	24
CONCORRÊNCIA LOCAL.....	25
CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO	27
FÍSICOS.....	27
<i>E-COMMERCE</i>	29
COMUNICAÇÃO	30
FEIRAS SETORIAIS	30
PUBLICAÇÕES SETORIAIS.....	32
ASSOCIAÇÕES SETORIAIS.....	33
TENDÊNCIAS	34
ANÁLISE SWOT	36
PONTOS FORTES	36
PONTOS FRACOS.....	3
OPORTUNIDADES	4
AMEAÇAS	5
FONTES	6

PRINCIPAIS *INSIGHTS*

- Em Itália, a Economia Azul possui um peso económico expressivo, tendo atingido, segundo a Unioncamere, cerca de 217 mil milhões de euros em 2023, ao considerar o valor direto e os efeitos multiplicadores das atividades da Economia Azul no restante tecido económico do país (11,3% do PIB).
- A Itália participa ativamente na *Sustainable Blue Economy Partnership* (SBEP), criada no âmbito do programa *Horizon Europe* e coordenada pelo Ministério da Universidade e da Investigação italiano. As prioridades contempladas por esta parceria são a transição climática, a proteção dos ecossistemas marinhos, a digitalização dos oceanos, os recursos biológicos azuis e a resiliência das comunidades costeiras.
- A Economia Azul italiana conta com uma base empresarial assinalável, tendo sido contabilizadas, em 2024, 232 841 empresas ligadas à fileira do mar, correspondentes a 4,0% da base empresarial nacional. Face a 2023, o número de empresas do setor registou um crescimento (2,1%), com o reforço da respetiva incidência no tecido empresarial de Itália (de 3,8% para 4,0% do total, respetivamente, entre 2023 e 2024).
- Importa salientar o papel notável desempenhado por regiões com forte tradição industrial, portuária e logística marítima, como a Ligúria, o Veneto, o Friuli Venezia Giulia, a Toscana e a Emilia Romagna, em segmentos como portos, construção naval, náutica, logística e serviços especializados.
- A biotecnologia azul constitui um segmento emergente, ainda de dimensão limitada, mas com potencial de desenvolvimento em domínios como ingredientes marinhos, cosmética, nutracêutica, farmacêutica, biomateriais, enzimas, microalgas, valorização de resíduos orgânicos e aplicações industriais de recursos biológicos marinhos.
- Perspetiva-se que a evolução da Economia Azul de Itália prossiga, com base na convergência entre sustentabilidade, digitalização, inovação tecnológica e transição energética, refletindo prioridades europeias e nacionais associadas à descarbonização, proteção dos ecossistemas marinhos, modernização das infraestruturas e valorização sustentável dos recursos do mar.

RECOMENDAÇÕES

Abordagem ao Mercado

- Tendo em vista a abordagem com sucesso ao mercado italiano da Economia Azul, as empresas portuguesas devem ter em consideração a importância de que a celebração de parcerias locais se reveste, simplificando a respetiva entrada no mesmo. A sua colaboração com distribuidores,

agentes ([International Trade Administration](#), 2022), operadores portuários, integradores tecnológicos e empresas de engenharia locais pode contribuir, positivamente, para o acesso das empresas portuguesas a clientes no setor em apreço. Com efeito, deve proceder-se à identificação de parceiros nas principais regiões marítimas de Itália, salientando-se Veneto, Toscana, Ligúria (Génova), Campânia, Friuli-Venezia Giulia (Trieste), Sicília e Sardenha, que concentram uma parte substancial das atividades da Economia Azul.

- Deve valorizar-se a sustentabilidade, dado o alinhamento cada vez maior da política marítima de Itália com os objetivos europeus de sustentabilidade e transição energética, sendo relevante ter em consideração, nomeadamente, a eficiência energética, a economia circular e a proteção dos ecossistemas marinhos.
- Revela-se importante a integração das empresas portuguesas em *clusters* e ecossistemas marítimos, tendo em conta que a Economia Azul de Itália opera, mormente, através de centros de Investigação e Desenvolvimento (I&D), redes empresariais e *clusters* especializados, dos quais se destaca o Cluster Tecnologico Nazionale Economia del Mare, que desempenha um papel central na internacionalização e na inovação do setor. Consequentemente, deve ponderar-se a participação em missões empresariais, a adesão a associações e *clusters* relevantes, a procura de projetos colaborativos a nível europeu e o estabelecimento de contactos com universidades e centros tecnológicos ligados ao mar.
- Tendo presente que, no setor italiano da Economia Azul, os processos de decisão podem englobar, concomitantemente, operadores privados, autoridades portuárias, universidades, entidades regionais e organismos públicos, o mapeamento prévio destes *stakeholders* pode promover a eficácia da abordagem comercial das empresas portuguesas ao mercado em análise.
- Pode constituir uma estratégia adequada a aposta das empresas portuguesas em segmentos de nicho e elevado valor acrescentado, tais como a digitalização marítima, as tecnologias *offshore* e a monitorização ambiental.

Abordagem ao Cliente

- O estabelecimento de relações de confiança e compromisso de longo prazo revela-se essencial no contexto empresarial de Itália, em particular, no setor da Economia Azul, pelo que deve procurar-se realizar reuniões regulares e visitas presenciais ao mercado, bem como assegurar o acompanhamento pós-venda.
- As soluções propostas pelas empresas portuguesas devem ter em particular consideração o contexto mediterrânico, evidenciando a sua aplicabilidade às necessidades específicas dos

portos, costas e atividades marítimas do Mediterrâneo, de que o domínio das energias renováveis marinhas ([International Trade Administration](#), 2022) constitui exemplo.

- Tendo em atenção que os clientes italianos valorizam demonstrações concretas de valor, é recomendável, no âmbito do setor da Economia Azul, apresentar projetos desenvolvidos em Portugal e/ou noutros mercados. Adicionalmente, pode revelar-se importante a demonstração dos retornos económicos e operacionais quantificáveis das soluções propostas pelas empresas portuguesas, no que concerne, por exemplo, a eventuais ganhos de produtividade e redução de custos operacionais.
- Deve explicitar-se o modo como as empresas portuguesas poderão complementar as capacidades já existentes no mercado italiano, no que se refere ao setor da Economia Azul.
- Importa valorizar a capacidade de inovação conjunta, sendo que, em lugar de uma abordagem limitada à apresentação de um determinado produto, pode ser positivo propor o codesenvolvimento de soluções, a participação conjunta em projetos europeus, bem como a dinamização de atividades de demonstração e projetos-piloto, em matéria de Economia Azul.

Opções de Comunicação

- Deve procurar-se comunicar, sempre que possível, em italiano, disponibilizando, mormente, propostas comerciais, *websites*, estudos de caso e apresentações institucionais no idioma local, não obstante o emprego do inglês em contextos internacionais.
- Deve assegurar-se uma presença ativa em feiras e outros eventos setoriais, tais como conferências no domínio da Economia Azul, dado que este é um dos meios mais eficazes para gerar contactos qualificados no setor, estabelecendo relações com distribuidores e parceiros locais ([International Trade Administration](#), 2022).
- Deve procurar-se basear a comunicação em valor e resultados, salientando, nomeadamente, aspetos como a inovação, a sustentabilidade e a minimização de custos.
- Pode ser adequado complementar a comunicação comercial com uma comunicação de natureza institucional, tendo em consideração, no âmbito da Economia Azul, os projetos que envolvem, por exemplo, autoridades portuárias e universidades.
- Pode revelar-se útil optar por uma comunicação técnica e especializada, através, designadamente, de demonstrações tecnológicas e *webinars* especializados, sendo que, no setor italiano da Economia Azul, os decisores valorizam conteúdos técnicos.

ENQUADRAMENTO DO SETOR

- A Economia Azul (*Blue Economy*) compreende o conjunto das atividades económicas relacionadas com os mares, oceanos e zonas costeiras, abrangendo setores tradicionais, como transportes marítimos, portos, construção e reparação naval, pesca, aquacultura e turismo costeiro, bem como atividades emergentes ligadas às energias renováveis marinhas, à biotecnologia azul e às tecnologias digitais aplicadas ao ambiente marinho.^{1 2}
- A crescente relevância económica, ambiental e estratégica dos oceanos tem contribuído para a afirmação da Economia Azul como um dos principais vetores de crescimento sustentável a nível mundial. Segundo a UNCTAD, o comércio internacional de bens e serviços associados à Economia Azul atingiu cerca de 2,2 biliões de USD em 2023, representando, aproximadamente, 7% do comércio mundial total.³
- No contexto europeu, a Economia Azul registava, de acordo com a Comissão Europeia, um valor acrescentado bruto de cerca de 250 mil milhões de euros e empregava quase 5 milhões de pessoas em 2022.²
- A Comissão Europeia considera o setor um elemento central da transição ecológica e digital, com potencial para impulsionar a inovação, a competitividade, a neutralidade climática e a criação de emprego.^{1 2}
- A Itália assume uma posição de destaque neste contexto, beneficiando da sua localização estratégica no centro do Mediterrâneo, da extensa linha costeira e da sua tradição marítima histórica. A posição geográfica do país favorece o desenvolvimento de atividades ligadas ao transporte marítimo, logística portuária, turismo costeiro, construção naval e comércio internacional, reforçando o seu papel como plataforma de ligação entre a Europa, o Norte de África e o Médio Oriente.^{4 5}
- Em Itália, a Economia Azul assume um peso económico relevante, tendo atingido, em 2023, cerca de 217 mil milhões de euros, ao considerar o valor direto e os efeitos multiplicadores das atividades da Economia Azul no restante tecido económico (11,3% do PIB nacional).⁶
- A Itália posiciona-se entre os principais mercados europeus da Economia Azul. De acordo com o *EU Blue Economy Observatory*, o país ocupava, em 2023, a 3.ª posição na União Europeia (UE), em termos de contribuição para o valor acrescentado bruto e emprego da Economia Azul, considerando a metodologia europeia aplicada aos setores estabelecidos ([European Commission](#))⁴.
- A estrutura da Economia Azul italiana caracteriza-se por uma elevada diversificação de atividades, destacando-se:
 - Transportes marítimos e logística portuária;

- Construção e reparação naval;
 - Turismo costeiro e marítimo;
 - Náutica de recreio;
 - Pesca e aquacultura;
 - Energias renováveis marinhas;
 - Biotecnologia azul e tecnologias associadas ao mar.^{1 2}
- Nos últimos anos, a evolução da Economia Azul italiana tem sido marcada pela digitalização, sustentabilidade e inovação tecnológica, refletindo tendências como a modernização dos portos, a monitorização marítima, a robótica subaquática, a observação da Terra por satélite, a inteligência artificial aplicada ao setor marítimo, as energias renováveis *offshore*, os *Digital Twins of the Ocean* e a economia circular azul.^{2 8}
 - A nível institucional, a Economia Azul integra as prioridades da estratégia europeia para uma Economia Azul Sustentável e das políticas nacionais italianas. A Itália participa ativamente na *Sustainable Blue Economy Partnership* (SBEP), criada no âmbito do programa *Horizon Europe* e coordenada pelo Ministério da Universidade e da Investigação italiano.⁹ A parceria identifica como prioridades a transição climática, a proteção dos ecossistemas marinhos, a digitalização dos oceanos, os recursos biológicos azuis e a resiliência das comunidades costeiras.^{8 9}
 - O Governo italiano tem vindo a reforçar a coordenação das políticas marítimas através do *Piano del Mare*, instrumento estratégico nacional que orienta, de forma unitária e coordenada, as políticas do mar.¹⁰
 - O reforço da Economia Azul italiana está, igualmente, associado à necessidade de maior integração entre políticas industriais, ambientais, logísticas e territoriais, bem como ao desenvolvimento de infraestruturas portuárias, competências especializadas e novos investimentos em tecnologias marinhas.^{8 10}
 - Neste contexto, a Economia Azul assume-se como uma fileira estratégica para a competitividade da economia italiana, combinando atividades tradicionais de forte peso económico com novos segmentos tecnológicos e sustentáveis que deverão impulsionar o crescimento do setor na próxima década.

CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO

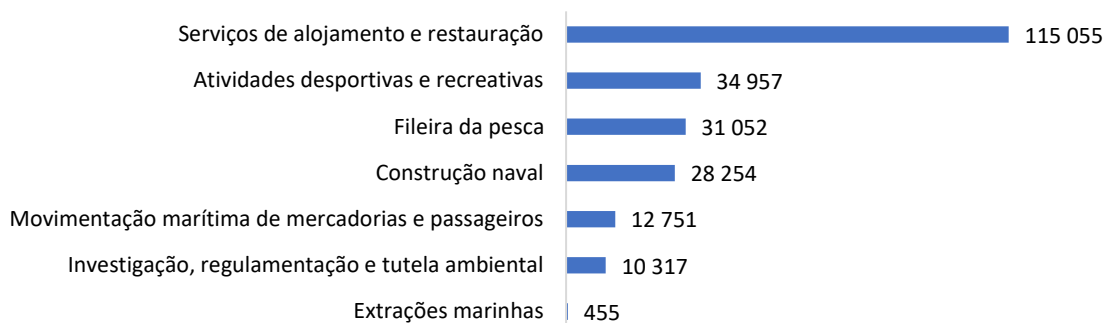
Caracterização económica e empresarial do mercado

- A Economia Azul em Itália apresenta uma estrutura ampla e diversificada, combinando atividades tradicionais, como turismo costeiro, pesca, construção naval, transporte marítimo e

atividades portuárias, com segmentos de maior intensidade tecnológica associados à digitalização, sustentabilidade, energias marinhas e inovação aplicada ao mar.

- De acordo com a metodologia europeia do *EU Blue Economy Observatory*, os setores estabelecidos da Economia Azul em Itália geravam, em 2023, um valor acrescentado bruto de cerca de 32 mil milhões de euros e empregavam diretamente mais de 580 mil pessoas. Assim, o país posicionava-se como o 3.º mercado da UE, em termos de contribuição para o valor acrescentado bruto e o emprego da Economia Azul.⁴
- A literatura nacional italiana apresenta um perímetro mais alargado da Economia Azul, integrando atividades económicas com ligação direta e indireta ao mar, bem como os respetivos efeitos multiplicadores na economia de Itália. Com base em dados referentes a 2023, a Economia Azul gerava um valor acrescentado direto de, aproximadamente, 77 mil milhões de euros e, considerando, também, os efeitos multiplicadores no restante tecido económico, atingia cerca de 217 mil milhões de euros, correspondendo a 11,3% do PIB nacional.⁶
- O setor encontrava-se associado, em 2023, a cerca de 1,1 milhões de postos de trabalho, confirmando a sua relevância não só em termos económicos, mas, também, em matéria de emprego e dinamização territorial.⁶
- A Economia Azul italiana caracteriza-se por uma elevada capacidade de dinamização do restante tecido produtivo. Segundo a análise nacional italiana, cada euro gerado pelas atividades ligadas ao mar produz cerca de 1,8 euros adicionais no resto da economia, com particular expressão em segmentos como a movimentação marítima de mercadorias e passageiros, a construção naval, o turismo costeiro e os serviços associados ao mar.⁶
- A base empresarial da Economia Azul italiana é, igualmente, significativa, existindo, em 2024, 232 841 empresas ligadas à fileira do mar, equivalentes a 4,0% da base empresarial nacional. Face ao ano anterior, o número de empresas do setor aumentou 2,1%, tendo a sua incidência no tecido empresarial nacional passado de 3,8%, em 2023, para 4,0% do total, em 2024.⁶
- A literatura nacional italiana organiza a Economia Azul em sete fileiras principais: fileira da pesca; extrações marinhas; construção naval; movimentação marítima de mercadorias e passageiros; serviços de alojamento e restauração; atividades de investigação, regulamentação e tutela ambiental; atividades desportivas e recreativas.⁶
- Em termos de composição empresarial, o tecido empresarial da Economia Azul italiana apresenta um peso relevante das atividades ligadas ao turismo e aos serviços costeiros, mantendo, igualmente, uma presença significativa em segmentos industriais, logísticos, ambientais e ligados à pesca.⁶

Empresas da Economia Azul em Itália, por fileira, em 2024



Fonte: OsserMare / Centro Studi Tagliacarne / Unioncamere, *XIII Rapporto sull'Economia del Mare 2025*

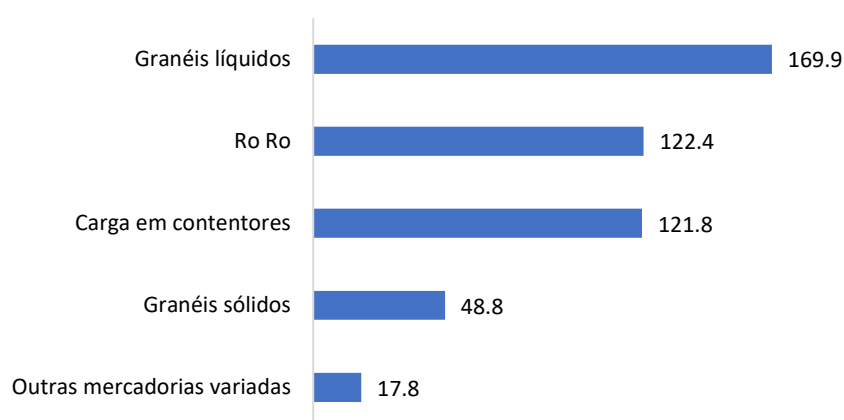
- A distribuição territorial da Economia Azul reflete a importância das regiões costeiras e insulares. O Sul e as Ilhas apresentam uma incidência particularmente elevada da fileira no PIB regional, superior à média nacional, beneficiando do assinalável peso do turismo costeiro, dos serviços desportivos e recreativos, da pesca e das atividades portuárias.⁶
- Em paralelo, regiões com forte tradição industrial, portuária e logística marítima, como a Ligúria, o Veneto, o Friuli Venezia Giulia, a Toscana e a Emilia Romagna, desempenham um papel relevante em segmentos como portos, construção naval, náutica, logística e serviços especializados.⁶
- A evolução recente do mercado aponta para uma crescente integração entre sustentabilidade, digitalização e inovação, em linha com as prioridades italianas e europeias de transição ecológica, modernização dos portos, eficiência energética, novas tecnologias marítimas e valorização dos recursos costeiros.⁶
- Esta estrutura confirma o carácter transversal da Economia Azul italiana, que constitui um mercado simultaneamente turístico, industrial, logístico, alimentar, tecnológico e ambiental, com múltiplas cadeias de valor e diferentes níveis de maturidade, especialização e intensidade tecnológica.

Caracterização do segmento dos transportes marítimos e logística portuária

- O segmento dos transportes marítimos e da logística portuária constitui uma das componentes centrais da Economia Azul italiana, refletindo a posição geográfica do país no Mediterrâneo e a sua ligação aos fluxos comerciais europeus, mediterrânicos e internacionais.

- A Itália dispõe de uma rede portuária extensa e diversificada, com portos vocacionados para diferentes tipologias de tráfego, incluindo carga contentorizada, graneis líquidos, graneis sólidos, tráfego Ro Ro, *ferries*, cruzeiros e movimentação de passageiros.
- Em 2024, os portos italianos movimentaram cerca de 481 milhões de toneladas de mercadorias, de acordo com os dados da Assoporti relativos às Autoridades de Sistema Portuário italianas.¹¹
- A estrutura da carga movimentada evidencia a diversidade funcional do sistema portuário italiano, com destaque para os graneis líquidos, o tráfego Ro Ro e a carga contentorizada.¹¹

Carga movimentada nos portos italianos, por tipologia, em 2024 (milhões de toneladas)



Fonte: Assoporti, Movimenti portuali 2024, Statistiche Annuali Complessive

- O tráfego de contentores constitui uma componente estratégica da logística marítima italiana. Em 2024, os portos italianos movimentaram cerca de 11,9 milhões de TEU, incluindo tráfego de *hinterland* e transbordo.¹¹
- Adicionalmente, o sistema portuário italiano apresenta uma forte relevância no transporte de passageiros. Segundo a Assoporti, os portos italianos registaram cerca de 73,3 milhões de movimentos de passageiros em 2024, incluindo passageiros locais, *ferries* e cruzeiros.¹¹
- Em 2024, na UE, de acordo com o ISTAT, a Itália manteve, em termos de número de passageiros transportados por via marítima, a 1.ª posição e, em matéria de quantidade de mercadorias transportadas por mar, a 2.ª posição, atrás dos Países Baixos.¹²
- Em 2024, o transporte marítimo de passageiros em Itália aumentou 11,9% face a 2023, superando o crescimento médio da UE-27. O país representou 22,4% do total de passageiros marítimos da UE-27.¹²

- Os principais portos italianos de mercadorias incluem Trieste, Génova e Gioia Tauro (região da Calábria), que se destacam, respetivamente, pela movimentação de granéis líquidos, pela diversificação de tráfegos e pela especialização em contentores.^{11 12}
- Trieste e Génova figuram entre os principais portos europeus de mercadorias. Segundo o ISTAT, ambos se encontravam no *top 20* da UE-27 em 2024, tendo melhorado a sua posição face ao ano transato.¹²
- Gioia Tauro assume particular relevância no tráfego contentorizado, sendo um dos principais *hubs* de transbordo do Mediterrâneo e o principal porto italiano neste segmento.^{11 12}
- O segmento dos passageiros e cruzeiros constitui uma componente complementar da atividade portuária italiana. Em 2024, a Itália confirmou a liderança europeia no tráfego de cruzeiros, com destaque para Civitavecchia e para outros portos nacionais relevantes, como Génova e Veneza.¹²
- A logística portuária italiana enfrenta, contudo, desafios associados à modernização de infraestruturas, integração intermodal, eficiência operacional, digitalização, sustentabilidade ambiental e adaptação às alterações nas rotas marítimas internacionais.
- O *Italian Maritime Economy Report 2025* destaca a importância crescente da intermodalidade marítimo-ferroviária, com referência aos casos de Génova, Trieste e La Spezia, bem como a necessidade de continuar a investir em modelos portuários mais sustentáveis e integrados.¹³ Este relatório salienta que os portos estão a assumir um papel cada vez mais relevante como *hubs* energéticos, incluindo terminais de *pipelines*, centros de produção de energia a partir de fontes renováveis e plataformas associadas à transição energética.¹³
- A modernização do sistema portuário italiano deverá continuar a gerar procura por soluções que reforcem a eficiência logística, a integração intermodal, a digitalização operacional, a sustentabilidade ambiental e o papel dos portos na transição energética.

Caracterização do segmento da construção e reparação naval

- A construção e reparação naval constitui um dos segmentos industriais de maior relevância estratégica da Economia Azul italiana, abrangendo atividades de construção, manutenção, reparação, conversão e modernização de diferentes tipos de embarcações, incluindo navios de cruzeiro, *ferries*, navios militares, unidades *offshore*, navios especializados e embarcações de apoio.
- Num mercado global fortemente dominado por construtores asiáticos, a Itália posiciona-se em segmentos de maior valor acrescentado e elevada complexidade técnica, com especial destaque

para os navios de cruzeiro, os navios militares, as embarcações especializadas e a náutica de elevado padrão tecnológico.¹⁴

- A especialização italiana assenta numa combinação de capacidade industrial, engenharia naval, *design*, qualidade de construção, flexibilidade produtiva e forte integração com uma rede de fornecedores especializados.¹⁴
- A nível nacional, a construção naval integra uma das sete fileiras da Economia Azul italiana. Em 2023, este segmento gerou um valor acrescentado de cerca de 9,4 mil milhões de euros, correspondendo a 12,3% do valor acrescentado da Economia Azul italiana.⁶
- A construção naval apresenta ainda uma elevada capacidade de dinamização do restante tecido económico. De acordo com a análise nacional italiana, cada euro gerado neste segmento produz cerca de 2,5 euros no resto da economia, um dos multiplicadores mais elevados entre as fileiras da Economia Azul.⁶
- Em 2024, existiam 28 254 empresas ligadas à fileira da construção naval em Itália, refletindo a presença de um tecido empresarial diversificado, composto por grandes grupos industriais, estaleiros especializados, fornecedores de componentes, empresas de engenharia, manutenção, reparação e serviços técnicos.^{6 14}
- Em termos territoriais, a fileira da construção naval apresenta uma presença relevante em províncias com forte tradição industrial, portuária e náutica. Segundo o XIII Rapporto sull'Economia del Mare 2025, destacam-se, em termos de especialização, La Spezia, Lucca, Massa-Carrara, Gorizia e Pesaro e Urbino, enquanto Nápoles, Roma, Génova, Lucca e Milão surgem entre as províncias com maior número absoluto de empresas do segmento.⁶
- A Fincantieri representa o principal operador italiano do segmento e um dos maiores grupos mundiais de construção naval, com atividade em navios de cruzeiro, defesa, unidades *offshore*, navios especializados, sistemas, equipamentos, infraestruturas e, mais recentemente, no segmento *underwater*.⁷
- Em 2025, a Fincantieri registou receitas e rendimentos de 9 194 milhões de euros, dos quais 6 592 milhões de euros corresponderam ao segmento de construção naval. O grupo alcançou, ainda, uma carteira total de encomendas de 63,2 mil milhões de euros, equivalente a 6,9 vezes as respetivas receitas registadas em 2025.⁷
- Em 2025, a Fincantieri registou 20,3 mil milhões de euros em novas encomendas e entregou 24 navios. Na divulgação dos resultados anuais, o grupo indicava 97 navios em carteira de encomendas, com visibilidade de entregas até 2037.⁷

- A relevância da Fincantieri reforça o papel da Itália como plataforma europeia de construção naval de elevada complexidade, em particular, nos domínios dos cruzeiros, defesa e navios especializados.⁷
- A evolução do segmento da construção e reparação naval é marcada por desafios associados à concorrência internacional, à necessidade de descarbonização do transporte marítimo, ao desenvolvimento de novos sistemas de propulsão, à digitalização dos processos de conceção e produção, à gestão de cadeias de fornecimento complexas e à escassez de competências técnicas especializadas.¹⁴
- Paralelamente, a transição energética e tecnológica está a gerar novas oportunidades em áreas como eficiência energética, combustíveis alternativos, eletrificação, sistemas de bordo, monitorização digital, manutenção preditiva, soluções ambientais, materiais avançados, robótica e tecnologias *underwater*.¹⁴
- Neste contexto, o acesso das empresas portuguesas ao mercado tenderá a depender da capacidade de oferecer soluções especializadas, tecnicamente diferenciadas e integráveis nas cadeias de fornecimento da construção naval italiana, sobretudo, em áreas como engenharia, componentes, sistemas de bordo, eficiência energética, tecnologias ambientais, manutenção, *refit* e apoio à descarbonização.

Caracterização do segmento do turismo costeiro e náutico

- O turismo costeiro e náutico é uma das componentes mais relevantes da Economia Azul italiana, beneficiando da extensão da linha costeira do país, da diversidade das suas regiões litorais, da forte atratividade turística internacional e da tradição italiana nas atividades ligadas ao mar.
- Em 2024, o turismo em Itália atingiu o valor mais elevado de sempre, com 139,6 milhões de chegadas e 466,2 milhões de dormidas nas estruturas de alojamento turístico. Face a 2023, as chegadas e as dormidas aumentaram 4,5% e 4,2%, respetivamente, confirmando a recuperação e a expansão do setor turístico italiano.¹⁵
- Os dados mais recentes do ISTAT, relativos a 2025, apontam para a manutenção de uma evolução positiva das dormidas, impulsionada, sobretudo, pela procura internacional, apesar de uma tendência mais moderada no número de chegadas.¹⁵
- No contexto europeu, a Itália posiciona-se entre os principais mercados de turismo costeiro. De acordo com o *EU Blue Economy Observatory*, o turismo costeiro é o maior segmento da Economia Azul italiana, representando cerca de 36% do valor acrescentado bruto e quase 45% do emprego da Economia Azul do país.^{4 16}

- A relevância do turismo no âmbito da Economia Azul italiana é evidenciada, também, pela literatura nacional do setor. Em 2023, os serviços de alojamento e restauração ligados à Economia Azul geraram um valor acrescentado de cerca de 28,8 mil milhões de euros, constituindo a principal componente económica da fileira.⁶
- As atividades desportivas e recreativas associadas ao mar representaram, em 2023, um valor acrescentado de cerca de 4,8 mil milhões de euros, reforçando a importância das atividades de lazer, náutica, desporto e recreação no conjunto da Economia Azul.⁶
- Em termos empresariais, os serviços de alojamento e restauração representam a principal componente da base empresarial da Economia Azul italiana. Em 2024, existiam 115 055 empresas nesta fileira, enquanto as atividades desportivas e recreativas representavam 34 957 empresas.⁶
- A distribuição territorial deste segmento reflete a forte incidência da Economia Azul nas regiões costeiras e insulares, em particular, no Sul e nas Ilhas, onde o turismo balnear, a restauração, as atividades recreativas, a náutica e a valorização dos recursos costeiros assumem especial relevância.⁶
- A náutica de recreio constitui uma componente distintiva do turismo marítimo italiano. Segundo a ENIT, a Itália conta com cerca de 7 700 km de costa, 537 portos turísticos e pontos de atracação, 156 465 postos de amarração e 84 633 unidades de recreio registadas.¹⁷
- A indústria italiana da náutica de recreio reforça a competitividade do segmento turístico e marítimo, conjugando produção industrial, serviços portuários, *charter*, manutenção, *refit*, acessórios, motores, serviços de marina e atividades de lazer.¹⁸
- Em 2024, o volume de negócios da indústria italiana da náutica de recreio atingiu 8,60 mil milhões de euros, o valor mais elevado de sempre, registando um crescimento de 3,2% face ao ano anterior.¹⁸
- A forte orientação exportadora do setor manteve-se, consolidando a posição de Itália como primeiro exportador mundial no segmento da construção naval náutica. Em 2024, as exportações italianas de unidades de recreio superaram 4,3 mil milhões de euros, registando um crescimento de 7,5% face a 2023.¹⁸
- A Itália mantém, igualmente, uma posição de liderança mundial no segmento dos superiates. Segundo o *Global Order Book 2026*, citado pela Confindustria Nautica, os estaleiros italianos tinham 568 superiates em construção, correspondentes a 52% das encomendas mundiais, num contexto de redução das encomendas globais.¹⁸
- O turismo costeiro e náutico italiano enfrenta, contudo, desafios estruturais, nomeadamente, sazonalidade, pressão sobre destinos costeiros de elevada procura, sustentabilidade ambiental,

adaptação às alterações climáticas, erosão costeira, modernização de infraestruturas, qualificação dos serviços e necessidade de maior integração entre turismo, mobilidade, portos turísticos e proteção dos ecossistemas costeiros.^{16 17}

- A evolução do segmento deverá favorecer soluções que contribuam para qualificar a oferta costeira e náutica, melhorar a gestão de marinas e portos turísticos, reforçar a sustentabilidade dos destinos, diversificar experiências turísticas e apoiar operadores em áreas como digitalização, eficiência energética, serviços náuticos, desporto de mar e turismo experiencial.

Caracterização do segmento da pesca e aquacultura

- A pesca e a aquacultura constituem uma componente tradicional da Economia Azul italiana, com relevância económica, alimentar, social e territorial, em particular, para as comunidades costeiras, zonas lagunares e regiões com forte ligação histórica às atividades marítimas.
- Embora registe um peso económico inferior ao de segmentos como o turismo costeiro, os transportes marítimos ou a construção naval, a fileira da pesca e aquacultura desempenha um papel importante na segurança alimentar, na valorização dos recursos marinhos, na manutenção de emprego local e na dinamização de cadeias de valor ligadas à transformação, distribuição e comercialização de produtos do mar.
- Em 2023, na UE, de acordo com o EUMOFA, a Itália posicionava-se como o 4.º e 10.º maior produtor em aquacultura e produção da pesca, respetivamente, confirmando a maior relevância relativa da aquacultura no contexto europeu.¹⁹
- Em 2024, os produtos da pesca desembarcados pela frota italiana a operar no Mediterrâneo totalizaram cerca de 117,5 mil toneladas, com um valor aproximado de 636 milhões de euros. Em 2024, a frota italiana contava com cerca de 11,6 mil embarcações registadas.²⁰
- A frota pesqueira italiana caracteriza-se por uma estrutura diversificada e pela forte presença da pequena pesca. Em 2024, a pequena pesca representava cerca de 69% do número total de embarcações, refletindo o peso da pesca costeira e artesanal no setor.²⁰
- A composição dos desembarques é heterogénea, refletindo a diversidade de artes de pesca, zonas de operação e recursos biológicos do Mediterrâneo. Em 2024, destacavam-se as amêijoas, as anchovas e as sardinhas entre as principais espécies em volume, enquanto anchovas, amêijoas, camarão vermelho, pescada, choco, atum e polvo assumiam relevância em termos de valor económico.²⁰

- A nível nacional, a fileira da pesca integra a Economia Azul italiana e mantém uma base empresarial significativa. Em 2024, existiam 31 052 empresas ligadas à fileira da pesca, correspondendo a cerca de 13% das empresas da Economia Azul.⁶
- A aquacultura italiana apresenta uma tradição consolidada e um elevado grau de especialização, abrangendo produção em água doce, água salobra, lagoas, zonas costeiras e sistemas marinhos.^{20 21}
- Em 2023, a produção aquícola italiana atingiu cerca de 129,7 mil toneladas, com um valor global de, aproximadamente, 618 milhões de euros. Os moluscos e o peixe representaram 61% e 39% da produção nacional, respetivamente, enquanto a produção de crustáceos permaneceu residual.²¹
- A produção aquícola italiana é dominada por mexilhão mediterrânico, amêijoia japonesa e truta arco-íris. No segmento marinho de peixe, destacam-se a dourada e o robalo.^{20 21}
- Em termos de métodos de produção, a aquacultura italiana combina sistemas tradicionais, como as lagoas salobras do nordeste do país, com modelos mais modernos de produção intensiva, maricultura em jaulas, cultivo de moluscos em cordas, sacos e substratos, e produção em tanques e *raceways*.^{20 21}
- A distribuição territorial da aquacultura é particularmente relevante no Norte e ao longo da costa Adriática. Em 2023, Veneto, Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Sardenha e Puglia concentravam 68% das instalações aquícolas, enquanto Emilia-Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia surgiam entre os principais polos de produção.²¹
- A cadeia de valor dos produtos da pesca e aquacultura em Itália inclui, também, uma componente relevante de transformação. Em 2023, a indústria italiana de transformação de pescado registava um valor estimado de 1,8 mil milhões de euros e uma produção de cerca de 224,9 mil toneladas, com destaque para produtos como atum transformado, anchovas conservadas, peixe congelado e produtos preparados.²⁰
- O mercado italiano de produtos da pesca e aquacultura caracteriza-se por uma procura interna elevada e por uma forte dependência de importações. Em 2024, Itália foi um dos maiores mercados mundiais de importação de peixe e marisco em valor, bem como o segundo maior mercado importador da UE neste domínio, atrás de Espanha.²⁰
- Esta dependência externa traduz-se num défice comercial significativo, mas também confirma a dimensão e a atratividade do mercado italiano para fornecedores estrangeiros de produtos do mar, produtos transformados, soluções de conservação, rastreabilidade, logística refrigerada e valorização alimentar.^{19 20}

- O setor enfrenta, contudo, desafios estruturais associados à pressão sobre recursos pesqueiros, envelhecimento e fragmentação da frota, custos operacionais, concorrência internacional, alterações climáticas, adaptação ambiental, gestão de concessões aquícolas, disponibilidade de água e necessidade de modernização tecnológica.^{21 22}
- Aos níveis europeu e nacional, a evolução do setor está enquadrada pelo Programa Nacional FEAMPA 2021-2027, que apoia a pesca sustentável, a aquacultura, a transformação e comercialização, a economia azul nas comunidades costeiras e a melhoria da governação dos ecossistemas marinhos.²²
- O programa identifica como prioridades a transição ecológica, a transição digital, a resiliência e a inovação, procurando reforçar a competitividade das empresas da pesca e aquacultura e promover modelos mais sustentáveis e circulares.²²
- Os portos de pesca e pontos de desembarque assumem, igualmente, relevância para o desenvolvimento local das comunidades costeiras. A Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) tem vindo a promover em Itália a *Blue Ports Initiative*, que valoriza os portos de pesca como motores de desenvolvimento sustentável, governação, inovação e participação territorial.²³
- A dimensão da procura italiana, a dependência de importações e a necessidade de modernização da cadeia de valor criam espaço para soluções ligadas a produtos do mar diferenciados, conservação e embalagem, frio e logística alimentar, rastreabilidade, certificação, tecnologias para aquacultura, monitorização ambiental, valorização de subprodutos e economia circular.

Caracterização do segmento das energias renováveis marinhas e *Blue Tech*

- O segmento das energias renováveis marinhas e da *Blue Tech* representa uma componente emergente, mas estratégica, da Economia Azul italiana, associada à transição energética, à descarbonização, à digitalização dos oceanos e ao desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas ao meio marinho.
- Este segmento inclui áreas como o eólico *offshore*, em particular, as soluções flutuantes, a energia das ondas e das marés, o fotovoltaico flutuante em contexto marítimo e portuário, a monitorização ambiental marinha, a robótica subaquática, a sensorística, os veículos autónomos, os *digital twins* marinhos, a observação por satélite, a inteligência artificial aplicada ao mar e as tecnologias *underwater*.

- A nível europeu, as energias renováveis marinhas integram uma das áreas de maior crescimento da Economia Azul, com destaque para o eólico *offshore*, que deverá assumir um papel central no cumprimento dos objetivos climáticos e energéticos da UE.²⁴
- Em Itália, o desenvolvimento das energias renováveis marinhas encontra-se ainda numa fase inicial, revelando, todavia, um potencial de crescimento significativo, em particular, no eólico *offshore* flutuante, tendo em conta a configuração geográfica do país, a profundidade de muitas zonas marítimas e a necessidade de limitar o consumo de solo.
- O *Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima*, atualizado em 2024, identifica as tecnologias *offshore*, incluindo soluções flutuantes, como relevantes para o reforço da capacidade renovável nacional e para a diversificação das fontes de energia. O mesmo plano sublinha a necessidade de reforçar infraestruturas portuárias capazes de apoiar a construção, montagem, operação e manutenção de parques eólicos *offshore*.²⁵
- O enquadramento de incentivos foi reforçado pelo Decreto FER 2, aplicável até 2028, que apoia tecnologias renováveis inovadoras ou com custos de geração elevados, incluindo eólico *offshore*, fotovoltaico flutuante, energia das marés, energia das ondas e outras formas de energia marinha.²⁶
- A Comissão Europeia aprovou, em 2024, o regime italiano de auxílios de Estado associado ao FER 2, destinado a apoiar 4 590 MW de nova capacidade de produção elétrica a partir de fontes renováveis inovadoras, incluindo tecnologias *offshore* e outras energias marinhas.²⁶
- Apesar deste enquadramento, o segmento enfrenta ainda desafios significativos, incluindo processos de autorização complexos, ligação à rede, aceitação territorial, adaptação das infraestruturas portuárias, custos de investimento elevados, maturidade tecnológica e necessidade de desenvolvimento de cadeias de fornecimento especializadas.
- A energia das ondas e outras formas de energia oceânica permanecem numa fase mais experimental, mas constituem uma área de interesse tecnológico para Itália. Estudos da ENEA identificam maior potencial de energia das ondas nas costas ocidentais da Sardenha e no Canal da Sicília, tendo o país desenvolvido projetos de demonstração como o ISWEC em Ravenna e Pantelleria.²⁷
- A *Blue Tech* assume, igualmente, uma crescente relevância no contexto italiano, abrangendo tecnologias digitais, ambientais, industriais e subaquáticas aplicadas ao mar, com utilização em ecossistemas, infraestruturas críticas, portos, cabos submarinos, aquacultura, energia *offshore*, segurança marítima e gestão costeira.
- A dimensão *underwater* tem vindo a ganhar particular importância estratégica em Itália. O *Polo Nazionale della Dimensione Subacquea*, sediado em La Spezia, foi criado para agregar

competências públicas e privadas, envolvendo instituições, grandes empresas, Pequenas e Médias Empresas (PME), *start-ups*, universidades e centros de investigação.²⁸ Este polo atua como ecossistema de inovação tecnológica subaquática, promovendo investigação, experimentação, desenvolvimento de normas técnicas, cooperação industrial e valorização das capacidades nacionais no domínio subaquático.²⁸

- Em 2025, a criação do *Osservatorio Nazionale sulla Dimensione Subacquea*, através da colaboração entre o *Polo Nazionale della Dimensione Subacquea*, Unioncamere e Assonautica Italiana, reforçou a estruturação institucional do segmento em apreço e a sua integração na Economia Azul italiana.²⁸
- A Itália participa igualmente, de forma ativa, na *Sustainable Blue Economy Partnership*, parceria europeia no âmbito do *Horizon Europe*, coordenada pelo Ministério da Universidade e da Investigação italiano, que apoia a transição para uma economia azul sustentável, produtiva, competitiva e climaticamente neutra.²⁹
- O desenvolvimento do segmento em análise em Itália deverá beneficiar da convergência entre política energética, política industrial, investigação marinha, defesa, espaço, tecnologias digitais e modernização portuária, criando oportunidades em nichos de elevada especialização.
- A evolução deste segmento deverá favorecer modelos de cooperação tecnológica, projetos-piloto e parcerias industriais em áreas como eólico *offshore*, estruturas flutuantes, sistemas de amarração, engenharia marítima, robótica subaquática, sensores, *digital twins*, inteligência artificial aplicada ao mar, monitorização ambiental, proteção de infraestruturas críticas e soluções para portos energéticos.

Outros segmentos

- Além dos segmentos de maior expressão económica e estratégica, a Economia Azul italiana integra um conjunto de outras atividades ligadas ao mar, que contribuem para a diversificação da fileira e para a sua ligação a áreas como ambiente, investigação, serviços técnicos, inovação, regulação e valorização sustentável dos recursos marinhos.
- Entre estes segmentos incluem-se as extrações marinhas, as atividades de investigação, regulamentação e tutela ambiental, os serviços profissionais e técnicos ligados ao mar, a biotecnologia azul, a economia circular azul, a proteção costeira, a monitorização ambiental e os serviços associados à gestão sustentável dos ecossistemas marinhos.
- A literatura nacional italiana da Economia Azul identifica as extrações marinhas como uma das sete fileiras do setor, embora com um peso empresarial reduzido. Em 2024, existiam 455

empresas ligadas a esta fileira, correspondendo a uma componente residual da base empresarial da Economia Azul italiana.⁶

- Embora de menor dimensão, as extrações marinhas mantêm relevância económica e estratégica em áreas específicas, nomeadamente, no aproveitamento de recursos ligados ao meio marinho e ao subsolo marinho, encontrando-se sujeitas a crescente pressão regulatória e ambiental.
- A investigação, a regulamentação e a tutela ambiental constituem outra componente relevante da Economia Azul italiana. Em 2024, esta fileira integrava 10 317 empresas, refletindo a presença de atividades ligadas à monitorização ambiental, consultoria, engenharia, proteção dos ecossistemas, investigação aplicada, serviços laboratoriais, gestão costeira e apoio técnico às políticas marítimas.⁶
- Este segmento assume uma importância crescente no contexto da transição ecológica, da proteção da biodiversidade marinha, da adaptação às alterações climáticas, da gestão de áreas marinhas protegidas, da monitorização da qualidade da água e da avaliação de impactos ambientais associados a atividades costeiras, portuárias, energéticas e industriais.
- A Itália dispõe de uma base científica e institucional relevante no domínio marinho, envolvendo universidades, centros de investigação, organismos públicos, agências ambientais, fundações, *clusters*, laboratórios e infraestruturas de observação oceânica, com atuação em áreas como oceanografia, biologia marinha, geologia, ecologia costeira, clima, pesca, aquacultura e tecnologias marinhas.
- A biotecnologia azul constitui um segmento emergente, ainda de dimensão limitada, mas com potencial de desenvolvimento em áreas como ingredientes marinhos, cosmética, nutracêutica, farmacêutica, biomateriais, enzimas, microalgas, valorização de resíduos orgânicos e aplicações industriais de recursos biológicos marinhos.
- A economia circular azul apresenta, igualmente, um potencial de crescimento, em particular, através da valorização de subprodutos da pesca e aquacultura, reciclagem e reutilização de materiais, redução de resíduos plásticos, gestão de resíduos portuários, recuperação de redes de pesca, soluções de embalagem sustentável e reaproveitamento de biomassa marinha.
- A proteção e a gestão das zonas costeiras constituem outra área transversal relevante, tendo em conta a exposição de Itália a riscos como erosão costeira, subida do nível do mar, eventos meteorológicos extremos, pressão turística e degradação de *habitats* marinhos e costeiros.
- Estes segmentos estão fortemente associados à evolução das políticas europeias e italianas de sustentabilidade, biodiversidade, economia circular, neutralidade climática, proteção dos oceanos e gestão integrada do espaço marítimo.

- Embora apresentem, em muitos casos, um menor peso económico direto, estes segmentos desempenham um papel essencial no suporte à competitividade e sustentabilidade da Economia Azul italiana, funcionando como áreas de apoio, inovação, regulação e qualificação dos principais setores marítimos.

Posicionamento da oferta portuguesa

- Portugal apresenta uma oferta diversificada no domínio da Economia Azul, assente numa forte tradição marítima, numa localização atlântica estratégica, numa base empresarial especializada e num ecossistema crescente de inovação, investigação e desenvolvimento tecnológico aplicado ao mar.
- A Economia Azul tem vindo a afirmar-se como uma componente relevante da economia portuguesa. Em 2023, de acordo com a *Conta Satélite do Mar 2020-2023*, a Economia Azul representava 4,3% do valor acrescentado bruto nacional, confirmando a importância económica das atividades ligadas ao mar.³⁰
- A *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030* enquadra o desenvolvimento do setor em Portugal, tendo como objetivo reforçar o contributo do mar para a economia, a sustentabilidade, a inovação, o emprego qualificado e a afirmação internacional do país enquanto nação marítima.³¹
- A oferta portuguesa abrange segmentos tradicionais, como portos, transportes marítimos, construção e reparação naval, pesca, transformação de pescado, aquacultura, náutica e turismo costeiro, bem como áreas emergentes associadas às energias renováveis *offshore*, biotecnologia azul, robótica, digitalização, monitorização oceânica e economia circular azul.³²
- No domínio dos portos, transportes marítimos e logística, Portugal dispõe de competências em serviços portuários, gestão logística, engenharia, digitalização, segurança marítima, monitorização, eficiência energética e sustentabilidade ambiental. Estas competências podem ser relevantes num mercado italiano marcado pela necessidade de modernização portuária, integração intermodal, eficiência operacional e descarbonização das atividades marítimas.
- Na construção e reparação naval, Portugal conta com experiência em construção de novos navios, reparação, manutenção, engenharia naval, conversão e modernização de embarcações, componentes, estruturas metálicas, interiores, equipamentos e serviços técnicos. Num mercado italiano competitivo e fortemente industrializado, o posicionamento português tenderá a ser mais relevante em nichos especializados, complementares às cadeias de fornecimento existentes.

- A oferta industrial inclui, igualmente, a construção de embarcações de recreio e desporto e o fornecimento de componentes e equipamentos associados.
- No turismo costeiro, náutico e de recreio, Portugal apresenta experiência em marinas, turismo náutico, desportos de mar, operadores especializados, serviços de apoio à náutica, formação, equipamentos e soluções digitais para gestão de atividades turísticas e náuticas. A valorização sustentável dos recursos costeiros e a qualificação da oferta turística podem constituir áreas de complementaridade com o mercado italiano.
- Na pesca, transformação de pescado e aquacultura, Portugal apresenta competências em produtos do mar, conservas, produtos transformados, qualidade alimentar, rastreabilidade, embalagem, logística refrigerada, valorização de subprodutos e tecnologias de apoio à produção aquícola. A dimensão da procura italiana e a dependência externa do mercado podem favorecer a entrada de produtos e soluções diferenciadas. A capacidade industrial instalada em Portugal inclui, também, a transformação de matéria-prima adquirida no exterior, como sucede na indústria do bacalhau. A origem da matéria-prima e o local de transformação correspondem a dimensões distintas da oferta.
- Na aquacultura, a oferta abrange, adicionalmente, equipamentos de oxigenação, soluções de monitorização da qualidade da água, alimentos especializados e serviços de apoio à nutrição aquícola.
- Na bioeconomia e na biotecnologia azuis, a oferta portuguesa inclui a produção e a transformação de macroalgas e microalgas, serviços de apoio ao cultivo e produtos para aquacultura, designadamente, concentrados de microalgas destinados a maternidades de peixes marinhos e bivalves.
- Nas energias renováveis marinhas, Portugal tem vindo a reforçar o seu posicionamento no desenvolvimento do eólico *offshore* flutuante e de tecnologias associadas à energia oceânica, beneficiando da sua localização atlântica, do recurso eólico e marítimo e da experiência acumulada em projetos de demonstração.³⁴
- Portugal tem vindo, igualmente, a afirmar-se no âmbito da energia das ondas, em virtude da existência de capacidades de investigação aplicada, infraestruturas de demonstração e experiência acumulada no desenvolvimento e teste de tecnologias oceânicas em condições reais de operação. Portugal acolhe projetos de demonstração de energia das ondas e de outras fontes renováveis marinhas, concorrendo para o desenvolvimento de cadeias de valor ligadas às energias oceânicas e para a respetiva maturação tecnológica.
- A área de Aguçadoura, ao largo da Póvoa de Varzim, constitui uma infraestrutura nacional relevante para a demonstração de tecnologias de energias renováveis marinhas, oferecendo

condições para ensaio e validação de soluções nos domínios do eólico *offshore* e da energia das ondas. Adicionalmente, a Zona Livre Tecnológica ao largo de Viana do Castelo reforça o posicionamento de Portugal enquanto plataforma de experimentação, teste e desenvolvimento de tecnologias *offshore* inovadoras, o que contribui para a captação de projetos de investigação, desenvolvimento e demonstração tecnológica neste âmbito.

- A aprovação do *Plano de Afetação para as Energias Renováveis Offshore* reforça o enquadramento nacional para o desenvolvimento deste segmento, criando condições para a consolidação de uma cadeia de valor ligada ao eólico *offshore*, engenharia marítima, estruturas flutuantes, cabos, amarrações, monitorização, operação e manutenção.³⁴
- A *Blue Tech* portuguesa tem vindo a desenvolver-se em áreas como sensores, robótica, veículos autónomos, observação oceânica, dados oceânicos e marítimos, inteligência artificial, digitalização, sistemas de apoio à decisão, monitorização ambiental, tecnologias espaciais aplicadas ao mar e soluções de economia circular.³³ Neste domínio, coexistem soluções com aplicações empresariais documentadas, protótipos e atividades de investigação. A caracterização da oferta beneficia, por isso, da identificação da aplicação e do grau de maturidade de cada solução.
- Este ecossistema é apoiado por entidades, *clusters*, universidades, centros tecnológicos, laboratórios colaborativos, empresas tecnológicas e infraestruturas de inovação, incluindo o Fórum Oceano, o Hub Azul Portugal e o Portugal Blue Digital Hub.³³
- Este ecossistema favorece a cooperação internacional, a participação em projetos europeus, a ligação entre empresas e centros de investigação e a criação de soluções aplicáveis a setores como portos, energia *offshore*, aquacultura, proteção costeira, monitorização ambiental e segurança marítima.
- Para o mercado italiano, a oferta portuguesa poderá posicionar-se, sobretudo, em áreas de maior especialização, nas quais a flexibilidade, a diferenciação tecnológica, a sustentabilidade e a capacidade de adaptação às necessidades de parceiros locais assumem particular relevância.
- A complementaridade entre Portugal e Itália poderá ser explorada através de parcerias industriais, projetos de inovação, participação em cadeias de valor europeias, colaboração entre *clusters* e centros de investigação, e fornecimento especializado em áreas como portos inteligentes, construção e reparação naval, turismo náutico, aquacultura sustentável, economia circular azul, eólico *offshore*, tecnologias *underwater*, monitorização oceânica e soluções digitais aplicadas ao mar.
- A entrada no mercado italiano deverá, contudo, considerar a forte concorrência local, a existência de cadeias de fornecimento consolidadas, a importância das relações institucionais e

empresariais, os requisitos técnicos e regulamentares aplicáveis aos produtos e a necessidade de adaptar a oferta portuguesa às especificidades regionais e setoriais do mercado italiano. Relativamente aos requisitos técnicos e regulamentares dos produtos, os mesmos podem ser consultados no [Access2Markets](#), através da classificação pautal da mercadoria.

CONCORRÊNCIA

Concorrência internacional

- A concorrência internacional no mercado italiano da Economia Azul é elevada e varia, significativamente, em função do segmento considerado, refletindo a natureza transversal do setor e a coexistência de atividades industriais, logísticas, turísticas, alimentares, energéticas e tecnológicas.
- Em termos gerais, a Itália concorre com economias europeias e internacionais com forte tradição marítima, capacidade industrial consolidada, redes portuárias competitivas, ecossistemas tecnológicos avançados e cadeias de fornecimento especializadas.
- Para as empresas portuguesas, esta diversidade concorrencial implica uma abordagem seletiva ao mercado, com identificação clara do segmento-alvo, do posicionamento pretendido e dos fatores de diferenciação face à oferta internacional já presente em Itália.
- Nos transportes marítimos e logística portuária, a concorrência internacional ocorre, mormente, entre sistemas portuários mediterrânicos e europeus. Os portos italianos competem com portos de Espanha, França, Grécia, Eslovénia, Croácia, Malta e Norte de África, bem como com grandes portos do Norte da Europa na captação de fluxos comerciais, tráfego de contentores, transbordo, serviços logísticos e ligações ao *hinterland*.¹³
- Na construção e reparação naval, a concorrência global é fortemente marcada pelo peso dos grandes estaleiros asiáticos, em particular, da China, da Coreia do Sul e do Japão, que dominam a construção de navios mercantes de grande escala. Por sua vez, a Itália posiciona-se, nomeadamente, em domínios de maior valor acrescentado, como navios de cruzeiro, navios militares, *ferries*, unidades especializadas e náutica de elevado padrão tecnológico.¹⁴
- Para os fornecedores portugueses, a entrada neste segmento tenderá a ser mais viável através de nichos técnicos específicos, fornecimento especializado, subcontratação, parcerias industriais ou integração em cadeias de fornecimento existentes, em vez de uma abordagem generalista ao mercado.
- Na náutica de recreio e nos superiates, a Itália ocupa uma posição de liderança internacional, mas concorre com outros mercados especializados – designadamente, Países Baixos, Reino

Unido, Alemanha, França, Turquia e Estados Unidos da América (EUA) – no segmento de iates e superiates, bem como com países como a Polónia na produção de embarcações de recreio, iates de menor e média dimensão, catamarãs, componentes e acessórios náuticos.¹⁸

- Neste segmento, a concorrência tende a concentrar-se menos no preço e mais na reputação da marca, qualidade de construção, *design*, inovação, personalização, prazo de entrega, rede de fornecedores e capacidade de responder a clientes internacionais de elevado poder de compra.
- No turismo costeiro e náutico, a concorrência internacional é particularmente intensa no espaço mediterrânico. Itália compete com destinos como Espanha, França, Grécia, Croácia, Turquia e Malta na captação de turistas internacionais, tráfego de cruzeiros, turismo náutico, *charter*, marinas, experiências costeiras e atividades recreativas associadas ao mar.
- Na pesca, aquacultura e produtos do mar, a concorrência internacional é marcada pela forte presença de fornecedores externos no mercado italiano. Espanha assume particular relevância enquanto principal fornecedor europeu de Itália, mas a concorrência inclui, também, outros países da UE, produtores mediterrânicos e fornecedores extraeuropeus de peixe, marisco, produtos transformados e espécies de elevado consumo.^{19 20}
- Neste domínio, a elevada dependência italiana de importações reforça a atratividade do mercado, mas, também, aumenta a pressão concorrencial sobre o preço, a regularidade de fornecimento, a qualidade, a certificação, a rastreabilidade, a sustentabilidade, a logística refrigerada e a capacidade de adaptação às preferências do consumidor italiano.²⁰
- Nas energias renováveis marinhas e na *Blue Tech*, a concorrência internacional é liderada por países com ecossistemas mais maduros em eólico *offshore*, tecnologias oceânicas, engenharia marítima, robótica, sensores, dados oceânicos, tecnologias subaquáticas e soluções digitais aplicadas ao mar, com destaque para Dinamarca, Países Baixos, Alemanha, França, Reino Unido e Noruega.^{24 25 28}
- Neste contexto, o mercado italiano apresenta oportunidades, mas exige diferenciação clara da oferta, conhecimento técnico do segmento, capacidade de adaptação ao parceiro local, compreensão dos requisitos regulamentares e construção de relações comerciais ou institucionais com operadores italianos.

Concorrência local

- A concorrência local na Economia Azul italiana é significativa e caracteriza-se pela presença de grandes grupos industriais, operadores portuários e logísticos consolidados, estaleiros especializados, empresas tecnológicas, operadores turísticos, marinas, cooperativas, PME familiares e redes territoriais fortemente enraizadas nas regiões costeiras.

- A estrutura concorrencial varia, de forma expressiva, por segmento. Em áreas como construção naval, náutica de recreio, portos, logística marítima, turismo costeiro, pesca e aquacultura, o mercado italiano dispõe de operadores nacionais com forte conhecimento do mercado, relações comerciais consolidadas, capacidade técnica e proximidade às cadeias de decisão locais.
- A concorrência local é ainda reforçada pela presença de operadores italianos de referência em vários segmentos da Economia Azul, tais como: Fincantieri, na construção naval; Azimut-Benetti, Sanlorenzo, Ferretti Group e The Italian Sea Group, na náutica de recreio e superiates; MSC, Grimaldi Group, Contship Italia/Eurogate, PSA Italy e T.O. Delta/Trieste Marine Terminal, na logística marítima e portuária; Eni, Saipem, Leonardo, Prysmian e Fincantieri, nas áreas *offshore*, *underwater* e *Blue Tech*. Estes exemplos ilustram, de forma não exaustiva, a existência de uma base empresarial local consolidada e especializada.
- Nos transportes marítimos e na logística portuária, a concorrência local é marcada pela presença de autoridades portuárias, operadores de terminais portuários, operadores logísticos, armadores, agentes marítimos, transitários e empresas de serviços portuários com forte implantação regional. Os principais polos portuários, como Génova, Trieste, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Veneza, Nápoles e Ravenna, concentram ecossistemas empresariais especializados e redes de fornecedores locais.^{11 13}
- Na construção e reparação naval, a concorrência local é liderada por operadores industriais de grande dimensão, com destaque para a Fincantieri, mas inclui, também, uma rede ampla de estaleiros, fornecedores de componentes, empresas de engenharia, manutenção, reparação, interiores, sistemas de bordo e serviços técnicos especializados.^{7 14}
- A força competitiva italiana neste segmento resulta da combinação entre grandes grupos integradores e uma cadeia de fornecimento nacional altamente especializada. Para fornecedores externos, a entrada no mercado exige diferenciação técnica clara, conformidade com os requisitos técnicos e regulamentares aplicáveis, histórico de referência e capacidade de adaptação aos requisitos dos principais clientes industriais. Consoante o produto ou serviço, podem também ser relevantes certificações de sistemas de gestão da qualidade, ambiente ou segurança, certificações ou conformidades de produto, incluindo marcação CE quando aplicável, ou certificações específicas para equipamento marítimo instalado a bordo de navios da UE.
- Na náutica de recreio e nos superiates, a concorrência local revela-se particularmente intensa, dada a posição internacional da indústria italiana e a presença de marcas reconhecidas, estaleiros especializados, *designers*, fornecedores de interiores, fabricantes de componentes, motores, acessórios, serviços de marina, manutenção e *refit*.¹⁸

- No turismo costeiro e náutico, a concorrência local é fragmentada e muito territorializada, envolvendo hotéis, restaurantes, operadores turísticos, empresas de *charter*, escolas náuticas, marinas, clubes náuticos, fornecedores de serviços recreativos, operadores de cruzeiros e entidades de promoção turística regional.^{15 17}
- Na pesca, aquacultura e transformação de produtos do mar, a concorrência local é composta por armadores, cooperativas, organizações de produtores, empresas aquícolas, transformadores, distribuidores, grossistas, mercados abastecedores e operadores da grande distribuição.^{19 20 21}
- Nas energias renováveis marinhas e na *Blue Tech*, a concorrência local encontra-se ainda em consolidação, mas envolve grandes grupos energéticos e industriais, empresas de engenharia, operadores *offshore*, centros de investigação, universidades, *start-ups* tecnológicas e entidades ligadas à defesa, espaço, ambiente e tecnologias subaquáticas.^{24 25 28}
- A concorrência local italiana é, também, influenciada pela forte especialização territorial da Economia Azul. Regiões como Ligúria, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Toscana, Emilia Romagna, Campania, Sicília, Sardenha e Puglia apresentam ecossistemas marítimos próprios, com diferentes especializações em portos, construção naval, náutica, turismo, pesca, aquacultura, logística e serviços técnicos.⁶
- A concorrência local implica a necessidade de uma abordagem seletiva, relacional e adaptada ao segmento. A entrada no mercado tende a ser mais viável através de parcerias com operadores italianos, distribuidores especializados, integradores industriais, *clusters*, centros de investigação, marinas, estaleiros, autoridades portuárias ou entidades regionais.
- Neste contexto, a competitividade no mercado italiano dependerá da capacidade de demonstrar valor acrescentado face à oferta local, através de especialização técnica, flexibilidade, qualidade, inovação, sustentabilidade e referências internacionais. A conformidade técnica e regulamentar aplicável e eventuais certificações de empresa, produto ou procedimentos exigidas ou valorizadas pelo mercado poderão, também, ser fatores relevantes para a entrada e consolidação no mercado.

CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO

Físicos

- Os canais físicos de distribuição na Economia Azul italiana variam significativamente em função do segmento considerado, refletindo a diversidade do setor e a coexistência de atividades industriais, logísticas, alimentares, turísticas, tecnológicas e de serviços.

- Nos segmentos industriais e tecnológicos, como construção e reparação naval, portos, logística marítima, energias renováveis marinhas e *Blue Tech*, a entrada no mercado ocorre, sobretudo, através de canais B2B, vendas diretas, parcerias industriais, integradores, distribuidores especializados, estaleiros, operadores portuários, empresas de engenharia, fornecedores de equipamentos e participação em concursos ou processos de *procurement*.^{13 14 25 28}
- Na construção naval e na náutica de recreio, os canais de acesso ao mercado estão fortemente ligados às cadeias de fornecimento dos estaleiros, fabricantes de embarcações, empresas de *refit*, fornecedores de componentes, *designers*, integradores de sistemas, distribuidores técnicos, marinas e operadores de manutenção.^{14 18}
- Neste contexto, a competitividade no mercado italiano dependerá da capacidade de demonstrar valor acrescentado face à oferta local, através de especialização técnica, flexibilidade, qualidade, inovação, sustentabilidade e referências internacionais. A conformidade técnica e regulamentar aplicável e eventuais certificações de empresa, produto ou procedimentos exigidas ou valorizadas pelo mercado poderão, também, ser fatores relevantes para a entrada e consolidação no mercado.
- Nos transportes marítimos e na logística portuária, os principais canais passam por autoridades portuárias, operadores de terminais, armadores, agentes marítimos, transitários, operadores logísticos, empresas ferroviárias e rodoviárias, concessionários de serviços portuários e fornecedores especializados de equipamentos e soluções tecnológicas.^{11 13}
- A distribuição de soluções para este segmento tende a ser fortemente relacional e técnica, exigindo conhecimento dos ecossistemas portuários locais, dos requisitos operacionais e das prioridades de modernização, digitalização, segurança, sustentabilidade e intermodalidade dos portos italianos.
- No turismo costeiro, náutico e de recreio, os canais físicos incluem operadores turísticos, agências de viagens, hotéis, marinas, clubes náuticos, empresas de *charter*, escolas náuticas, operadores de experiências, empresas de eventos, entidades regionais de promoção turística e redes locais de serviços associados ao turismo marítimo.^{15 17}
- Na pesca, aquacultura e produtos do mar, os canais físicos incluem grossistas, mercados abastecedores, importadores, distribuidores alimentares, operadores de frio e logística, indústria transformadora, retalho especializado, canal Horeca, grande distribuição e venda direta em mercados locais ou zonas de desembarque.^{19 20 21}
- Relativamente aos produtos alimentares, a entrada no mercado italiano tende a depender da capacidade de garantir regularidade de fornecimento, qualidade, cumprimento dos requisitos aplicáveis em matéria de segurança alimentar, higiene, rastreabilidade e rotulagem, bem como

eventuais certificações voluntárias de qualidade, sustentabilidade ou origem valorizadas pelo canal de distribuição, adaptação às preferências do consumidor local, logística refrigerada e ligação a importadores ou distribuidores com presença nos canais Horeca, retalho e grande distribuição.

- As feiras, eventos setoriais, *clusters*, associações empresariais, missões comerciais e redes regionais desempenham, igualmente, um papel relevante enquanto canais de contacto, prospeção e validação de parceiros, sobretudo, em segmentos como náutica, construção naval, turismo, pesca, aquacultura, portos, energia *offshore* e tecnologias marítimas.
- No que se refere às empresas portuguesas, a abordagem ao mercado italiano deverá privilegiar canais especializados e parcerias locais, em detrimento de uma entrada generalista, tendo em consideração a forte segmentação do mercado, a importância das relações empresariais e a existência de cadeias de fornecimento já consolidadas.

E-commerce

- O *e-commerce* assume um papel crescente em alguns segmentos da Economia Azul italiana, embora a sua relevância varie consoante a natureza dos produtos e serviços.
- No caso dos produtos da pesca e aquacultura, os canais digitais podem complementar os canais tradicionais de distribuição alimentar, através de plataformas próprias, *marketplaces*, venda direta ao consumidor, soluções B2B para Horeca e canais *online* de retalhistas e distribuidores alimentares. A eficácia dos canais digitais depende, contudo, de uma logística refrigerada eficiente, rastreabilidade, confiança na qualidade do produto e capacidade de entrega em prazos curtos.^{19 20 21}
- No turismo costeiro e náutico, os canais digitais são particularmente relevantes para promoção, reservas e venda de experiências, incluindo alojamento, *charter* náutico, atividades recreativas, escolas de vela, mergulho, desportos de mar, visitas costeiras, cruzeiros locais e serviços associados a marinas.^{15 17}
- Na náutica de recreio, o *e-commerce* tem expressão, mormente, na venda de acessórios, equipamentos, peças, vestuário técnico, dispositivos eletrónicos, serviços de manutenção, reservas de postos de amarração e soluções digitais de apoio à gestão de embarcações e marinas.¹⁸
- Nos segmentos industriais, portuários, energéticos e tecnológicos, os canais digitais assumem uma função mais B2B do que transacional. A comercialização ocorre, frequentemente, através de plataformas corporativas, catálogos técnicos, demonstrações digitais, *procurement*

eletrónico, contactos diretos, redes profissionais e processos de qualificação de fornecedores.¹³

14 24 25 28

- Para soluções de *Blue Tech*, *software*, sensores, monitorização, dados oceânicos, inteligência artificial, *digital twins*, robótica e sistemas de apoio à decisão, os canais digitais são particularmente relevantes para apresentação técnica, demonstração de capacidades, geração de contactos comerciais, suporte remoto, manutenção, atualização de sistemas e prestação de serviços baseados em dados.^{24 28 29}
- Em segmentos ligados ao setor público, portos, investigação, ambiente e infraestruturas, o acesso a oportunidades pode também passar por plataformas de contratação pública, concursos, projetos europeus, programas de inovação, parcerias com universidades, centros de investigação, *clusters* e entidades regionais.²⁹
- Para as empresas portuguesas, os canais digitais, incluindo o *e-commerce*, podem funcionar como instrumentos complementares de entrada no mercado, especialmente, para testar a procura, reforçar a visibilidade, apresentar soluções técnicas, apoiar distribuidores locais, facilitar contactos B2B e promover produtos ou serviços junto de operadores italianos.
- Ainda assim, na maioria dos segmentos da Economia Azul italiana, a presença digital deverá ser combinada com uma estratégia relacional e presencial, dado o peso das cadeias de fornecimento locais, dos requisitos técnicos e regulamentares aplicáveis a cada segmento, da confiança comercial e da proximidade a operadores, distribuidores, integradores e clientes finais.

COMUNICAÇÃO

Feiras setoriais

- As feiras e eventos setoriais desempenham um papel relevante na comunicação, prospeção comercial e identificação de parceiros no mercado italiano da Economia Azul, sobretudo, em segmentos de forte componente B2B, como náutica, construção naval, portos, logística marítima, pesca, aquacultura, energias renováveis marinhas e tecnologias aplicadas ao mar.
- A participação em feiras permite às empresas acompanhar tendências de mercado, contactar potenciais clientes e distribuidores, conhecer operadores locais, avaliar a concorrência, apresentar soluções técnicas e reforçar a sua credibilidade junto de decisores empresariais, institucionais e associativos.
- No segmento da náutica de recreio, o [Salone Nautico Internazionale di Genova](#) constitui uma das principais referências do mercado italiano e internacional, reunindo operadores ligados à

construção de embarcações, iates e superiates, equipamentos, componentes, acessórios, motores, serviços náuticos e tecnologias para a náutica de recreio.³⁵

- No domínio da Economia Azul, defesa, tecnologias marítimas e inovação, destaca-se a [SEAFUTURE](#), realizada em La Spezia, que reúne empresas, instituições, centros de investigação e operadores ligados à indústria naval, tecnologias marítimas, sustentabilidade, segurança, defesa e soluções inovadoras aplicadas ao mar.³⁵
- Para os segmentos da energia *offshore*, transição energética e serviços industriais associados, a [OMC Med Energy Conference & Exhibition](#), em Ravenna, constitui uma plataforma relevante para contacto com operadores energéticos, empresas de engenharia, fornecedores de equipamentos, serviços *offshore*, tecnologias digitais, segurança, ambiente e soluções ligadas à descarbonização.³⁵
- Na pesca, aquacultura e algocultura, a [AquaFarm](#), em Pordenone, representa uma feira especializada para operadores, produtores, fornecedores de equipamentos, empresas tecnológicas, investigadores e entidades ligadas à aquacultura, moluscicultura, algocultura e indústria da pesca.³⁵
- Em áreas transversais como sustentabilidade, economia circular, água, resíduos, ambiente e *Blue Economy*, a [Ecomondo](#), em Rimini, constitui um evento relevante para empresas com soluções ambientais, tecnologias de tratamento de água, gestão de resíduos, circularidade, proteção ambiental e inovação sustentável.³⁵
- Para as energias renováveis, eficiência energética e transição energética, a [KEY](#), também em Rimini, pode ser importante para empresas ligadas a soluções energéticas (com base, designadamente, na fonte eólica e no hidrogénio), armazenamento, eficiência, mobilidade sustentável e tecnologias associadas à descarbonização, incluindo áreas com potencial ligação ao *offshore*.³⁷
- No domínio da logística, transporte e intermodalidade, a [LETExpo](#), em Verona, constitui uma plataforma relevante para operadores de transporte, logística, serviços empresariais, sustentabilidade, digitalização e integração modal, podendo ser útil para empresas ligadas à logística marítima e portuária.³⁵
- Complementarmente, eventos internacionais fora de Itália, como a [Seatrade Cruise Med](#), podem ser relevantes para operadores ligados ao turismo de cruzeiros, portos de passageiros, serviços portuários, destinos costeiros e indústria turística marítima no espaço mediterrânico.³⁵
- A presença em feiras deverá privilegiar eventos com forte componente B2B, possibilidade de agendamento de reuniões, presença de operadores italianos relevantes e ligação a *clusters*, associações ou entidades institucionais do setor.

Publicações setoriais

- As publicações setoriais e os meios especializados constituem instrumentos relevantes para acompanhar a evolução da Economia Azul italiana, monitorizar operadores, identificar tendências, conhecer investimentos, seguir alterações regulatórias e compreender a dinâmica dos diferentes segmentos do mercado marítimo.
- Nos transportes marítimos, portos, logística e construção naval, destacam-se publicações e portais especializados como [Shipping Italy](#), [Ship2Shore](#), [ShipMag](#), [The MediTelegraph](#) e [Il Messaggero Marittimo](#), que acompanham notícias sobre *shipping*, portos, terminais, armadores, logística, estaleiros, investimentos, legislação, associações empresariais e operações marítimas.³⁷
- Na náutica de recreio, iates e superiates, revelam particular interesse publicações como [Nautica](#), [Barche](#), [Il Giornale della Vela](#), [BoatIndustry](#), [SuperYacht24](#) e [Superyachts News](#), que acompanham tendências de mercado, novos modelos, estaleiros, equipamentos, acessórios, tecnologia, design, *refit*, marinas e evolução da indústria náutica italiana e internacional.³⁷
- Nas áreas da pesca, aquacultura e produtos do mar, publicações como [Il Pesce](#), [Eurofish Magazine](#) e portais especializados ligados à fileira agroalimentar e aquícola permitem acompanhar tendências de consumo, produção, transformação, tecnologias, certificação, sustentabilidade, inovação e comércio de produtos da pesca e aquacultura.³⁷
- Em áreas transversais como energia, sustentabilidade, ambiente, economia circular, inovação e tecnologias marítimas, podem ainda ser relevantes publicações especializadas em energia e ambiente, bem como os canais de comunicação de *clusters*, associações setoriais, centros de investigação, feiras e entidades públicas ligadas à Economia Azul.
- O acompanhamento regular destes meios pode apoiar a identificação de oportunidades comerciais, novos projetos, investimentos, potenciais parceiros, movimentos concorrenciais, eventos setoriais, alterações legais e regulamentares, bem como tendências de procura no mercado italiano.
- Complementarmente, relatórios e fontes estatísticas como o [Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare](#), o [Italian Maritime Economy Report](#), as estatísticas da [Assoporti](#), os dados do [ISTAT](#), o [EU Blue Economy Report](#), o [EU Blue Economy Observatory](#), o [EUMOFA](#), a [Eurofish](#), o [ISPRA](#) e a [FAO](#) continuam a ser fontes úteis para enquadramento económico, análise estatística e validação de dados de mercado.³⁷

Associações setoriais

- As associações setoriais desempenham um papel relevante na Economia Azul italiana, funcionando como plataformas de representação empresarial, contacto institucional, informação setorial, *networking*, defesa de interesses, participação em eventos e ligação entre empresas, entidades públicas e centros de conhecimento.
- A Federazione del Mare constitui uma estrutura de representação transversal do *cluster* marítimo italiano, agregando entidades ligadas ao sistema marítimo e promovendo uma visão integrada dos interesses económicos, sociais e institucionais do setor.³⁸
- Nos domínios portuário e logístico, salientam-se entidades como a [Assoporti](#), que representa o sistema portuário italiano e as Autoridades de Sistema Portuário, a [Assiterminal](#), ligada aos operadores de terminais portuários, a [Federagenti](#), que representa agentes marítimos e mediadores marítimos, e a [Fedespedi](#), ligada às empresas de expedição e logística internacional.³⁸
- No transporte marítimo e atividade armatorial, a [Confitarma](#) e a [Assarmatori](#) representam operadores relevantes do setor, incluindo empresas de navegação, armadores e operadores ligados aos serviços marítimos de mercadorias, passageiros e atividades auxiliares.³⁸
- Na náutica de recreio, superiates e indústria náutica, a [Confindustria Nautica](#) assume um papel central na representação da fileira, na produção de informação estatística setorial, na promoção internacional e na organização do [Salone Nautico Internazionale di Genova](#).³⁸
- No segmento dos portos turísticos e marinas, a [Assomarinas](#) representa estruturas de acolhimento para a náutica de recreio, promovendo a cooperação entre operadores, a qualificação da oferta, a troca de informação e a melhoria dos serviços prestados ao setor náutico.³⁸
- Na pesca e aquacultura, destacam-se a [Federpesca](#), que representa empresas da pesca e da fileira dos produtos do mar, e a [API](#), Associazione Piscicoltori Italiani, que representa os operadores da aquacultura italiana e promove o desenvolvimento sustentável do setor.³⁸
- Nas áreas de inovação, investigação, *Blue Tech* e tecnologias marítimas, o [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#), Cluster BIG, reúne universidades, centros de investigação, empresas e entidades públicas ligadas à Economia Azul, promovendo colaboração, inovação e desenvolvimento tecnológico.³⁸
- O contacto com associações setoriais pode facilitar a compreensão do mercado, a identificação de parceiros, o acesso a eventos especializados, a participação em iniciativas de *networking* e a aproximação a operadores, *clusters* e entidades públicas relevantes no ecossistema italiano da Economia Azul.

TENDÊNCIAS

- A Economia Azul italiana deverá continuar a evoluir, de forma marcada, pela convergência entre sustentabilidade, digitalização, inovação tecnológica e transição energética, refletindo prioridades europeias e nacionais associadas à descarbonização, proteção dos ecossistemas marinhos, modernização das infraestruturas e valorização sustentável dos recursos do mar.^{2 8 10}
- A digitalização constitui uma das tendências mais transversais do setor, com impacto em portos, logística marítima, construção naval, turismo náutico, pesca, aquacultura, energias *offshore* e monitorização ambiental. Soluções como sensores, sistemas de gestão de dados, inteligência artificial, *digital twins*, automação, robótica e plataformas digitais deverão ganhar relevância crescente.^{2 8 28}
- Nos portos e na logística marítima, a modernização deverá continuar a ser impulsionada pela necessidade de maior eficiência operacional, integração intermodal, digitalização dos processos, rastreabilidade, segurança, sustentabilidade ambiental e melhor ligação entre portos, ferrovia, rodovia e *hinterland* industrial.¹³
- Os portos italianos tendem, também, a assumir um papel mais relevante na transição energética, enquanto plataformas para combustíveis alternativos, eletrificação, eficiência energética, terminais energéticos, energias renováveis e apoio logístico ao desenvolvimento de projetos *offshore*.^{13 25}
- Na construção naval e na náutica de recreio, a competitividade deverá depender cada vez mais da capacidade de combinar qualidade de construção, *design*, personalização, inovação tecnológica, sustentabilidade, digitalização dos processos produtivos e integração de soluções ambientais e energéticas nas embarcações.^{14 18}
- O eólico *offshore* – em particular, flutuante – deverá assumir um papel crescente no debate energético italiano, tendo em conta o potencial marítimo do país, a configuração das suas águas, a necessidade de diversificação das fontes renováveis e o enquadramento criado pelo PNIEC e pelo Decreto FER 2.^{25 26}
- Apesar do respetivo potencial, o desenvolvimento das energias renováveis marinhas em Itália manter-se-á condicionado por fatores como licenciamento, ligação à rede, aceitação territorial, custos de investimento, maturidade tecnológica, disponibilidade de infraestruturas portuárias e criação de cadeias de fornecimento especializadas.^{25 26}
- A dimensão *underwater* e a *Blue Tech* deverão ganhar uma crescente importância estratégica, associadas à proteção de infraestruturas críticas, cabos submarinos, energia *offshore*, defesa, segurança marítima, robótica subaquática, sensores, veículos autónomos, dados oceânicos e tecnologias de observação e intervenção no meio subaquático.²⁸

- No turismo costeiro e náutico, a evolução do mercado deverá ser condicionada por tendências como sustentabilidade dos destinos, gestão da sazonalidade, qualificação da oferta, digitalização das reservas e experiências, pressão sobre zonas costeiras de elevada procura, adaptação às alterações climáticas e valorização de atividades náuticas e de turismo experiencial.^{15 16 17}
- Na pesca e aquacultura, as principais tendências deverão estar associadas à sustentabilidade dos recursos, modernização da frota, rastreabilidade, certificação, valorização de produtos, redução do desperdício, inovação na transformação, logística refrigerada e desenvolvimento de modelos aquícolas mais eficientes e ambientalmente sustentáveis.^{19 20 21 22}
- A economia circular azul deverá ganhar maior relevância em áreas como valorização de subprodutos da pesca e aquacultura, recuperação de redes de pesca, redução de plásticos, gestão de resíduos portuários, reaproveitamento de biomassa marinha, embalagens sustentáveis e soluções de tratamento de água e efluentes.^{2 8 22}
- A proteção costeira, a adaptação às alterações climáticas e a gestão sustentável dos ecossistemas marinhos deverão tornar-se áreas cada vez mais relevantes, tendo em conta a exposição de Itália a riscos como erosão costeira, subida do nível do mar, eventos meteorológicos extremos, pressão turística e degradação de *habitats* costeiros.^{2 8 10}
- As principais tendências do mercado italiano apontam para oportunidades em nichos de maior valor acrescentado, nomeadamente, portos inteligentes, descarbonização marítima, construção e reparação naval especializada, turismo náutico sustentável, aquacultura, produtos do mar diferenciados, economia circular azul, eólico *offshore* flutuante, monitorização oceânica, robótica subaquática, sensores, dados marítimos e tecnologias digitais aplicadas ao mar.

ANÁLISE SWOT

Pontos Fortes

- Apoiado por estruturas como o Hub Azul, o Portugal Blue Digital Hub e o Fórum Oceano, bem como programas de aceleração tecnológica focados na Economia Azul, Portugal tem vindo a afirmar-se como polo emergente de inovação marítima, demonstrando forte competência em inovação e tecnologias do oceano (*Blue Tech*), o que assume particular relevância em domínios considerados prioritários em Itália, como, por exemplo, a observação oceânica, a digitalização portuária, a monitorização ambiental, a inteligência artificial aplicada ao setor marítimo, além da recolha e do tratamento de dados marinhos ([AICEP](#); [BLUETECH ACCELERATOR](#); [International Trade Administration](#)).
- Portugal dispõe de competências produtivas em construção, reparação e modernização naval, produção de embarcações de recreio e transformação de pescado, complementadas por engenharia, equipamentos e serviços especializados.
- Portugal possui, em termos relativos, uma das economias azuis mais relevantes da UE, correspondendo, segundo dados da [European Commission](#) referentes a 2023, a cerca de 3,5% do valor acrescentado bruto e 6% do emprego nacional, acumulando as empresas portuguesas, com efeito, experiência em diversas atividades ligadas ao mar. O conhecimento operacional do setor marítimo e a experiência em ambientes portuários e costeiros que as empresas portuguesas detêm podem promover o sucesso destas no setor italiano da Economia Azul.
- Reunindo experiência e *know-how* em matéria de energia de origem renovável, Portugal é reconhecido, a nível mundial, pelo desenvolvimento de soluções associadas à energia de origem eólica *offshore*, incluindo tecnologias flutuantes, além de atividades de investigação e demonstração em energias oceânicas ([AICEP](#); [Fórum Oceano](#)). Este aspeto pode contribuir para impulsionar o sucesso das empresas portuguesas no setor italiano da Economia Azul, tendo em consideração que Itália procura expandir as energias renováveis marinhas e projetos *offshore* ([European Commission](#); [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#)).
- Portugal dispõe de competências no âmbito da descarbonização portuária e marítima, tendo vindo a apostar nos domínios dos combustíveis alternativos, eletrificação e digitalização portuárias, bem como sustentabilidade do transporte marítimo ([AICEP](#)), o que pode concorrer para responder às prioridades italianas de redução das emissões de gases com efeito de estufa do setor e modernização portuária ([International Trade Administration](#); [Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation – Italy](#)).

- A biotecnologia marinha é uma das áreas estratégicas da Economia Azul portuguesa, suportada por iniciativas como o *Blue Bioeconomy Pact*, envolvendo dezenas de entidades científicas, empresas e centros de investigação. Neste âmbito, salientam-se os domínios dos biomateriais, algas e biotecnologia aplicada à saúde ([BLUEBIO ALLIANCE](#)), os quais oferecem às empresas portuguesas um elevado potencial de cooperação com Itália, mercado que procura sofisticar e diversificar a respetiva Economia Azul. Na bioeconomia e na biotecnologia azuis, a oferta portuguesa inclui a produção e a transformação de macroalgas e microalgas, serviços de apoio ao cultivo e produtos para aquacultura, nomeadamente, concentrados de microalgas destinados a maternidades de peixes marinhos e bivalves.
- Portugal dispõe de uma rede notável de centros de investigação marinha, universidades, laboratórios colaborativos, bem como infraestruturas de demonstração tecnológica e teste ([AICEP](#)), o que poderá promover o estabelecimento de projetos-piloto, parcerias de I&D, consórcios financiados pela UE e soluções conjuntas com entidades italianas.

Pontos Fracos

- Não obstante o assinalável posicionamento de Portugal no âmbito da Economia Azul, muitas empresas portuguesas revelam um reconhecimento limitado junto dos decisores italianos, face a concorrentes franceses, italianos, alemães ou neerlandeses.
- Enquanto a Economia Azul italiana ([European Commission](#)) conta com grandes grupos industriais, operadores portuários e estaleiros de dimensão internacional, o predomínio de PME e microempresas no tecido empresarial de Portugal traduz-se em limitações ao nível da capacidade financeira, da capacidade de absorção de projetos de grande escala, da capacidade de investimento local e da capacidade das empresas portuguesas para suportar processos comerciais longos.
- Tendo em consideração o desenvolvimento, por parte de Itália, de projetos de grande dimensão associados a energia de origem renovável *offshore*, infraestruturas portuárias, modernização logística e descarbonização dos transportes marítimos ([International Trade Administration](#); [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#)), algumas PME portuguesas podem enfrentar entraves no cumprimento de requisitos financeiros e na apresentação de equipas multidisciplinares de grande dimensão, dada a sua reduzida escala para grandes concursos e projetos.
- A abordagem de muitas empresas portuguesas ao mercado italiano é efetuada através de exportação direta, sem a presença física permanente das mesmas em Itália. Num mercado onde

o acompanhamento próximo dos clientes é, amiúde, valorizado, a sua presença limitada, nos planos comercial e institucional, pode dificultar a respetiva entrada na Economia Azul italiana.

- Conquanto Portugal se caracterize por um *cluster* marítimo dinâmico, muitas empresas portuguesas dispõem de recursos financeiros e humanos insuficientes para sustentar esforços prolongados de prospeção internacional. A existência de recursos limitados para atividades de internacionalização pode traduzir-se numa menor participação das empresas portuguesas em feiras internacionais, bem como numa menor frequência de visitas comerciais por parte destas.
- Em resultado da sua menor integração nas cadeias de valor italianas, as empresas portuguesas podem identificar barreiras à entrada mais pronunciadas, com um menor acesso a informação relativa a oportunidades e uma menor participação das mesmas em projetos colaborativos.

Oportunidades

- Observa-se uma procura cada vez maior de soluções de digitalização marítima e portuária, encontrando-se a Itália a investir, de forma acentuada, na modernização dos seus portos, o que abrange a automação, a digitalização de operações, a gestão de dados, os *smart ports*, a cibersegurança e a monitorização ambiental ([International Trade Administration](#); [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#)). Trata-se de uma área na qual as empresas portuguesas de *software*, tecnologia, sensores, análise de dados e inteligência artificial podem localizar oportunidades relevantes ([BLUETECH ACCELERATOR](#); [AICEP](#)).
- Itália possui a terceira maior Economia Azul da UE, contando com uma forte base empresarial ligada ao mar, o que proporciona às empresas portuguesas o acesso a uma vasta e diversificada base de clientes ([European Commission](#); [International Trade Administration](#)) e oportunidades de expansão da respetiva carteira de clientes, bem como de reforço e diversificação geográfica das suas exportações.
- Os investimentos em portos verdes e descarbonização (nomeadamente, eficiência energética, eletrificação portuária, descarbonização do transporte marítimo e combustíveis alternativos) ([International Trade Administration](#); [Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation – Italy](#)) que Itália promove podem encontrar competências importantes nas empresas portuguesas, designadamente, no domínio da sustentabilidade marítima e portuária ([AICEP](#)).
- Sendo um dos principais segmentos da Economia Azul italiana e um dos maiores na UE ([European Commission](#); [International Trade Administration](#)), a construção naval pode oferecer oportunidades às empresas portuguesas no desenvolvimento de soluções de automação, na sua integração em cadeias de abastecimento, na engenharia naval especializada e na digitalização industrial.

- O crescimento da energia *offshore* configura uma das áreas com maior dinamismo na Economia Azul europeia, procurando a Itália expandir o investimento em energias renováveis marinhas ([European Commission](#); [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#)), o que pode apresentar às empresas portuguesas oportunidades em matéria de componentes e equipamentos, consultoria técnica, soluções digitais para parques *offshore* e monitorização ambiental.
- A acentuada internacionalização do setor marítimo de Itália pode possibilitar, através da celebração de parcerias com entidades italianas, o acesso das empresas portuguesas a redes empresariais globais, podendo estas alcançar, por exemplo, as regiões do Norte de África, do Mediterrâneo e do Médio Oriente ([Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation – Italy](#); [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#)).

Ameaças

- É possível identificar uma estrutura com relativa consolidação em muitos segmentos da Economia Azul de Itália, assente em cadeias de abastecimento estabelecidas ([European Commission](#); [Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth](#)), o que pode representar maiores custos de prospeção e necessidade de forte diferenciação por parte das empresas portuguesas, tendo em vista o reforço da respetiva quota de mercado.
- A forte concorrência de operadores italianos já estabelecidos na Economia Azul de Itália reflete-se na presença de empresas locais dotadas de forte notoriedade, profundo conhecimento do mercado e relações comerciais consolidadas ([European Commission](#); [International Trade Administration](#)). Tal pode representar uma maior dificuldade de entrada das empresas portuguesas na Economia Azul italiana, aliada a maior pressão sobre as respetivas margens comerciais.
- Além de operadores italianos, as empresas portuguesas podem enfrentar concorrentes oriundos de mercados cuja tradição marítima é forte, tais como Alemanha, França e Países Baixos, que também procuram beneficiar dos investimentos italianos em digitalização, portos, sustentabilidade marítima e energia produzida com base em fontes renováveis ([International Trade Administration](#); [European Commission](#)). Tal traduz-se numa concorrência tecnológica acrescida, necessidade de investimento contínuo em inovação e maior pressão sobre os preços.
- A acelerada evolução tecnológica da Economia Azul conduz ao risco de obsolescência tecnológica, à necessidade de investimento em I&D, bem como à menor competitividade das empresas menos inovadoras.

FONTES

- ¹ Comissão Europeia, Pacto Ecológico Europeu: Desenvolver uma economia azul sustentável na União Europeia, Comunicado de imprensa, 2021.
- ² European Commission, The EU Blue Economy Report 2025, Publications Office of the European Union, 2025.
- ³ UNCTAD, Sustainable ocean economy: A key and fast-growing sector at risk, Global Trade Update, 2025.
- ⁴ European Commission, EU Blue Economy Observatory, Country Profile: Italy, 2025.
- ⁵ ISPI, Pierpaolo Ribuffo, (Re)discovering the Italian maritime vocation, 2024.
- ⁶ Centro Studi Tagliacarne / Unioncamere / OsserMare, XIII Rapporto sull'Economia del Mare 2025, 2025; Unioncamere, L'Economia del mare in Italia vale 216,7 miliardi di euro pari all'11,3% del PIL, comunicato de imprensa, 2025.
- ⁷ Fincantieri, 2025 Financial Results Approved, 2026; Fincantieri, Data, Documents and Financial Highlights, 2026.
- ⁸ Sustainable Blue Economy Partnership, Strategic Research and Innovation Agenda 2024, 2024.
- ⁹ Ministero dell'Università e della Ricerca, Sustainable Blue Economy Partnership, página institucional.
- ¹⁰ Dipartimento per le Politiche del Mare, Il Piano del Mare; Gazzetta Ufficiale, Delibera 31 luglio 2023, Approvazione del Piano del mare per il triennio 2023-2025; Dipartimento per le Politiche del Mare, Piano del Mare 2026-2028.
- ¹¹ Assoporti, Movimenti portuali 2024, Statistiche Annuali Complessive, 2025.
- ¹² ISTAT, Trasporto marittimo in Italia, Anno 2024, 2026.
- ¹³ SRM, Italian Maritime Economy Report 2025, 2025.
- ¹⁴ Cassa Depositi e Prestiti, Italian shipbuilding: what strategies to face the challenges of a highly globalised market, Brief, 2025.
- ¹⁵ ISTAT, I flussi turistici, Anno 2024; ISTAT, Flussi turistici, III trimestre 2025; ISTAT, Flussi turistici, IV trimestre 2025.
- ¹⁶ European Commission, EU Blue Economy Observatory, Coastal Tourism; European Commission, EU Blue Economy Observatory, Country Profile: Italy, 2025.
- ¹⁷ ENIT, Turismo nautico in Italia, página institucional.
- ¹⁸ Confindustria Nautica, La Nautica in Cifre Monitor 2024/2025; Confindustria Nautica, Presentati al 65° Salone Nautico Internazionale a Genova i dati aggiornati dell'industria nautica da diporto italiana, 2025; Confindustria Nautica, Nautica, filiera strategica del Made in Italy, 2026.
- ¹⁹ EUMOFA, Country Profile: Italy; European Commission / EUMOFA, The EU Fish Market 2025, 2025.

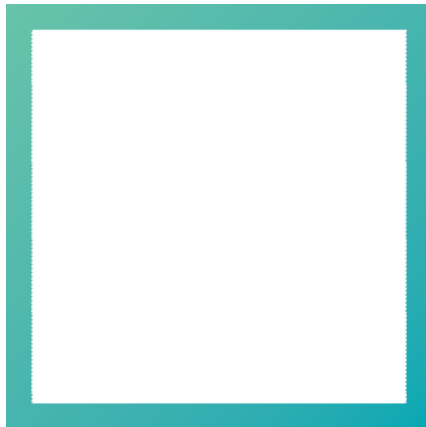
- ²⁰ Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Relazione annuale sugli sforzi compiuti dall'Italia nel 2024 per il raggiungimento di un equilibrio sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca, 2025; Eurofish, Italy: Overview of the Italian fisheries and aquaculture sector, 2026.
- ²¹ ISPRA, Aquaculture enterprises and production, indicador ambiental, atualização de 2025, com dados de 2023.
- ²² Programma Nazionale FEAMPA 2021-2027, Programma e Priorità e obiettivi, versão atualizada em 2025.
- ²³ FAO, Blue Ports Initiative in Italy: fishing ports, people and sustainable local development, 2026.
- ²⁴ European Commission, EU Blue Economy Observatory, Marine Renewable Energy; European Commission, The EU Blue Economy Report 2025, 2025.
- ²⁵ Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, atualização de junho de 2024.
- ²⁶ Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica / GSE, Decreto FER 2, 19 giugno 2024; European Commission, Commission approves Italian State aid scheme to support electricity production from renewable energy sources, 2024.
- ²⁷ Ocean Energy Systems / ENEA, Country Profile: Italy, Ocean Energy; ENI, ISWEC wave energy projects, Ravenna e Pantelleria.
- ²⁸ Ministero della Difesa, Polo Nazionale della Dimensione Subacquea; OsserMare, Underwater; Unioncamere, Accordo di collaborazione tra PNS, Unioncamere e Assonautica Italiana, nascita dell'Osservatorio nazionale sulla Dimensione Subacquea, 2025.
- ²⁹ Sustainable Blue Economy Partnership / JPI Oceans, Sustainable Blue Economy Partnership, Horizon Europe.
- ³⁰ INE / Direção-Geral de Política do Mar, Conta Satélite do Mar 2020-2023, 2025.
- ³¹ Direção-Geral de Política do Mar, Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030.
- ³² AICEP Portugal Global, Blue Economy Cluster.
- ³³ Fórum Oceano, Hub Azul Portugal; Fórum Oceano, Portugal Blue Digital Hub.
- ³⁴ Direção-Geral de Energia e Geologia / Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional, Plano de Afetação para as Energias Renováveis Offshore, 2025.
- ³⁵ Salone Nautico Internazionale di Genova; SEAFUTURE, La Spezia; OMC Med Energy Conference & Exhibition, Ravenna; AquaFarm / AquaFishery, Pordenone; Ecomondo, Rimini; KEY, The Energy Transition Expo, Rimini; LETExpo, Verona; Seatrade Cruise Med.
- ³⁶ OsserMare / Centro Studi Tagliacarne / Unioncamere, Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare; SRM, Italian Maritime Economy Report; Confindustria Nautica, La Nautica in Cifre;

Assoporti, Statistiche portuali; ISTAT, Trasporto marittimo e turismo; EUMOFA; Eurofish; ISPRA; FAO; European Commission, EU Blue Economy Report e EU Blue Economy Observatory.

³⁷ Shipping Italy; Ship2Shore; ShipMag; The MediTelegraph; Il Messaggero Marittimo; Nautica; Barche; Il Giornale della Vela; BoatIndustry; SuperYacht24; Superyachts News; Il Pesce; Eurofish Magazine.

³⁸ Federazione del Mare; Assoporti; Assiterminal; Federagenti; Fedespedi; Confitarma; Assarmatori; Confindustria Nautica; Assomarinas; Federpesca; API, Associazione Piscicoltori Italiani; Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth.

INFORMAÇÃO LEGAL: Este documento tem natureza meramente informativa e o seu conteúdo não pode ser invocado como fundamento de nenhuma reclamação ou recurso. A AICEP não assume a responsabilidade pela informação, opinião, ação ou decisão baseada neste documento, tendo realizado todos os esforços possíveis para assegurar a exatidão da informação contida nas suas páginas.



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal