

## I

(Resoluções, recomendações e pareceres)

## PARECERES

## COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU

## 523.A REUNIÃO PLENÁRIA DE 22 E 23 DE FEVEREIRO DE 2017

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre as «Estratégias de diversificação do turismo náutico e marítimo»**

(parecer exploratório)

(2017/C 209/01)

Relator: **Tony ZAHRA**

Consulta	Presidência maltesa do Conselho, 19.9.2016
Base jurídica	Artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo
Adoção em secção	9.3.2017
Adoção em plenária	30.3.2017
Reunião plenária n.º	524
Resultado da votação	179/0/0
(votos a favor/votos contra/abstenções)	

**1. Conclusões e recomendações**

1.1. Face a desvantagens como a distância, a acessibilidade e a insularidade, o CESE considera que importa instaurar um regime fiscal favorável para as ilhas, tendo em conta os esforços específicos que foram empreendidos em termos de investimentos, de conservação e criação de emprego e de adaptação dos períodos de abertura dos estabelecimentos comerciais, com vista a atenuar os efeitos da sazonalidade.

1.2. Apesar da grande resiliência demonstrada pelo turismo e da sua rápida recuperação num contexto de crise, o Comité entende que é importante analisar e abordar os desafios e oportunidades que se anteveem para o turismo náutico e marítimo, especialmente no Mediterrâneo, devido à sua grande relevância e ao seu importante contributo para economia europeia. Importa ter devidamente em conta a comparabilidade com os destinos concorrentes aquando do processo de avaliação. É essencial dispor de regulamentação e políticas inteligentes, bem como reduzir a burocracia para as PME.

1.3. Há que criar e promover mais percursos com destinos múltiplos a nível regional, sendo igualmente necessário apoiar medidas de promoção conjuntas/regionais entre os Estados-Membros. O CESE propõe que os Estados-Membros adotem estratégias de comercialização fortes com vista à diversificação e adaptação à evolução das preferências e dos gostos dos consumidores. No entanto, neste processo cabe também avaliar eventuais disparidades no que toca à acessibilidade de preços para os cidadãos nos serviços turísticos oferecidos no setor.

1.4. Face à forte dependência do turismo náutico e costeiro em relação aos ecossistemas marinhos, é importante que os países mediterrânicos intensifiquem a cooperação regional com vista a garantir a proteção destes ecossistemas. Neste contexto, o Comité defende a criação de um grupo de Estados-Membros do Mediterrâneo Ocidental e de países terceiros com o fito de abordar em conjunto o crescimento azul<sup>(1)</sup> e a infraestrutura azul e verde, a fim de restaurar ecossistemas degradados.

1.5. A construção e a conquista de terrenos ao mar na plataforma continental de pouca profundidade destroem irreversivelmente o *habitat* subaquático. A plataforma continental do Mediterrâneo é limitada e é necessário proteger as zonas marinhas deste tipo de atividades. Caso estas se verifiquem, há que ponderar também a adoção de medidas compensatórias e a constituição de reservas orçamentais.

1.6. O crescimento do turismo náutico e marítimo deve basear-se em princípios de desenvolvimento sustentável a longo prazo, o que exige a conceção de um instrumento operacional e mensurável. O CESE recomenda que se crie um mecanismo de indicadores de sustentabilidade harmonizados para o setor, especialmente para os países e regiões insulares, altamente dependentes das atividades costeiras. O Sistema Europeu de Indicadores de Turismo, elaborado pela Comissão Europeia, seria uma excelente plataforma para alcançar este objetivo.

1.7. A criação de um mecanismo de indicadores de sustentabilidade também exige a compilação de dados económicos exatos. O turismo é um setor muito complexo para o qual concorre um conjunto diversificado de relações entre muitas partes interessadas diferentes. Para este efeito, poder-se-iam criar instrumentos de recolha de dados económicos pertinentes extrapolando a partir do modelo da conta satélite.

1.8. Os efeitos das alterações climáticas sobre o ambiente marinho exigem um diálogo sobre soluções inovadoras. Há que dar prioridade a medidas específicas para territórios vulneráveis. O Comité chama a atenção para a recente comunicação da Comissão sobre a governação internacional dos oceanos e o respetivo pacote de 14 medidas<sup>(2)</sup>. O Sétimo Programa de Ação da União em matéria de Ambiente para o período até 2020 e os objetivos da UE em matéria de adaptação às alterações climáticas e atenuação dos seus efeitos centram-se nos setores das infraestruturas, como o da energia e dos transportes, assim como em aspetos específicos relacionados com o turismo costeiro e marítimo. Além disso, o Banco Europeu de Investimento concederá financiamento às PME para investimento no turismo e/ou nas regiões de convergência.

1.9. A gestão dos resíduos é um motivo de grande preocupação no turismo náutico e marítimo, sendo o próprio turismo um importante produtor de resíduos. O Fundo Mundial para a Natureza (WWF) estima que mais de 80 % da poluição marinha provenha de atividades em terra. O problema é ainda agravado pelo lixo marinho. Esta situação requer a adoção de medidas inovadoras que possam atenuar os problemas relacionados com os resíduos e, concomitantemente, uma execução coordenada e eficaz dos regulamentos. O Comité defende uma aplicação harmonizada das convenções internacionais a fim de promover o reforço de capacidades em países terceiros.

1.10. Face às perspetivas de crescimento do setor, toda a cadeia da gestão dos resíduos (da recolha à eliminação) representa um desafio de monta, designadamente em zonas confinadas, como as ilhas. Neste contexto, o CESE recomenda ainda a criação de uma «coligação do património natural» que associe as ilhas, as zonas costeiras e os principais intervenientes no domínio do ambiente, como as fundações e organizações internacionais, com vista a colocar as ilhas e zonas costeiras europeias na vanguarda das medidas em prol de um ambiente limpo a nível mundial promovidas por abordagens integradas do turismo.

1.11. Investir nas pessoas é uma condição prévia para um crescimento sustentável e competitivo. No entanto, o setor não está a atrair pessoal qualificado suficiente, principalmente porque carece de atratividade em termos de progressão na carreira e emprego a longo prazo. O Comité recomenda que se elabore um plano de ação estratégica que vise especificamente atrair e manter um fluxo constante de trabalhadores qualificados e interessados num emprego a longo prazo no setor. Este plano de ação deve apresentar propostas concretas assentes numa abordagem científica e prática, a fim de aumentar a atratividade do setor.

## 2. Observações gerais

2.1. A Presidência maltesa solicitou ao CESE a elaboração de um parecer exploratório sobre as «Estratégias de diversificação do turismo náutico e marítimo» no contexto mais vasto das estratégias inovadoras para o desenvolvimento de um ambiente mais competitivo na Europa, com particular incidência na região do Mediterrâneo.

<sup>(1)</sup> Comunicação da Comissão — Crescimento azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável, COM(2012) 494 final.

<sup>(2)</sup> JOIN(2016) 49 final e [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance\\_pt](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_pt).

2.2. O turismo é uma indústria mundial poderosa, com um grande potencial em termos de emprego e desenvolvimento económico, conforme reconhecido pelo artigo 195.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Em 2014, o setor do turismo gerou mais de 1,6 biliões de EUR, o que representa cerca de 10 % do PIB total da UE, e os seus efeitos diretos, indiretos e induzidos contribuíram para 25 milhões de empregos na UE<sup>(3)</sup>. O subsetor marítimo do turismo foi identificado como uma das áreas prioritárias para a Presidência maltesa. O desenvolvimento de produtos turísticos e de serviços marítimos pertinentes pode contribuir para o potencial de crescimento nas zonas costeiras e insulares da UE. É, pois, necessário identificar as tendências atuais e elaborar previsões para ter uma ideia mais clara das oportunidades inovadoras em consonância com a natureza específica do turismo náutico e marítimo.

2.3. O turismo náutico e marítimo é o subsetor mais importante do turismo, bem como a principal atividade marítima da Europa. Emprega quase 3,2 milhões de pessoas, gerando um total de 183 mil milhões de EUR de valor acrescentado bruto<sup>(4)</sup>, e tem potencial para criar postos de trabalho e gerar um crescimento azul sustentável. A fim de promover a Europa como principal destino náutico do mundo, as infraestruturas do turismo insular e costeiro europeu devem oferecer aos utilizadores serviços adequados e inovadores, inclusivamente em matéria de acessibilidade, assegurando ao mesmo tempo o desenvolvimento sustentável das comunidades locais. O turismo náutico «interior», que tem lugar em diversos Estados-Membros, em lagos, rios, etc., também faz parte deste setor e deve ser tido em conta no processo de análise. Este setor também abrange uma importante indústria de construção naval de embarcações de recreio e navios de cruzeiro, em que a Europa ocupa um lugar de destaque na economia mundial.

### 3. As propostas do CESE para novos paradigmas na política do turismo

3.1. Ao longo dos anos, o Comité adotou pareceres sobre a política do turismo em geral e o turismo insular e costeiro em particular. Preconizou o desenvolvimento de programas de aprendizagem ao longo da vida específicos para trabalhadores insulares no setor do turismo, bem como a criação de uma escola inter-regional, assente num modelo semelhante a um «Erasmus para estudantes e trabalhadores do setor do turismo», numa ilha com uma localização estratégica.

3.2. O CESE considera que a definição de ilha utilizada pela UE é inadequada e deveria ser revista a fim de ter em conta a nova realidade de uma União Europeia alargada que inclui Estados-Membros insulares. Com vista a promover a Europa como um destino turístico incontornável a nível mundial, recomenda ainda o desenvolvimento da cooperação macrorregional (por exemplo, as Estratégias da União Europeia para a Região Adriática e Jónica, para a Região do Mar Báltico e para a Região do Danúbio) para resolver problemas como a acessibilidade, o que requer uma continuidade territorial de alta qualidade entre as ilhas e o continente.

3.3. As alterações climáticas exigem medidas de adaptação decisivas para a resiliência climática das ilhas em todas as áreas das suas economias. O CESE recomenda a instituição de um «teste do impacto insular» que abranja questões como a energia e os transportes (infraestruturas e acessibilidade), a subida do nível do mar, a deterioração da biodiversidade e outras questões importantes.

3.4. As economias insulares tornaram-se demasiado dependentes do turismo sazonal, pelo que é necessário diversificá-las. O Comité salientou que encarar a economia azul como uma fonte inesgotável de riquezas a explorar e evocar constantemente o crescimento azul como panaceia capaz de resolver todos os problemas da economia europeia pode aumentar as várias pressões que já pesam sobre as costas e os mares da UE. Por conseguinte, a sustentabilidade a longo prazo deve continuar a ser um princípio fundamental aquando da formulação de medidas e respetiva aplicação.

3.5. A comunicação da Comissão — Uma estratégia europeia em prol do crescimento e do emprego no setor do turismo costeiro e marítimo, adotada em 2014<sup>(5)</sup>, aborda as deficiências da atual governação e cria um quadro de cooperação entre o poder público e as parcerias público-privadas, nomeadamente através da criação de agrupamentos territoriais e de estratégias integradas. Tendo em conta as especificidades de cada bacia marítima, a comunicação propõe 14 medidas concretas, que abrangem o investimento das empresas, a elevada sazonalidade, a diversificação e inovação dos produtos, a conectividade, a acessibilidade, a melhoria das infraestruturas, o desenvolvimento das competências e a proteção do ambiente marinho. A implementação do plano de ação está em curso<sup>(6)</sup>.

<sup>(3)</sup> Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC), «Travel & Tourism — Economic Impact 2015: European Union» [Viagens e turismo — Impacto económico 2015: União Europeia].

<sup>(4)</sup> Comissão Europeia, «Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level» [Estudo de apoio a medidas políticas para o turismo marítimo e costeiro a nível da UE], 2013: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/study-maritime-and-coastal-tourism\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/study-maritime-and-coastal-tourism_en.pdf)

<sup>(5)</sup> COM(2014) 86 final.

<sup>(6)</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal\\_tourism\\_pt](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism_pt)

#### 4. Propostas do CESE para as estratégias de diversificação do turismo náutico e marítimo

##### 4.1. Abordagem ambiental intersetorial

4.1.1. Muito tem sido feito ao longo dos anos para chamar a atenção dos decisores ao mais alto nível e das partes interessadas para a relação entre o oceano e o clima. Tal levou a que os oceanos fossem incluídos no Acordo de Paris de 2015 e ao relatório especial sobre os oceanos do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC). Estes esforços exigem o apoio à implementação do Acordo de Paris, nomeadamente o reforço das capacidades técnicas dos Estados-Membros para desenvolverem vias tecnológicas para um futuro hipocarbónico.

O transporte marítimo é responsável por cerca de 2,5 % das emissões mundiais de gases com efeito de estufa. A UE defende uma abordagem mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no transporte marítimo internacional, mas prevê-se que estas aumentem substancialmente até 2050. De acordo com o segundo estudo sobre gases com efeito de estufa da Organização Marítima Internacional (OMI), o consumo de energia dos navios e as emissões de CO<sub>2</sub> podem ser reduzidos até 75 % através da aplicação de medidas operacionais e das tecnologias existentes. Muitas destas medidas são eficazes do ponto de vista dos custos e proporcionam benefícios líquidos, uma vez que quaisquer custos operacionais ou de investimento são compensados pela redução das despesas com combustíveis. Estas reduções podem ser alcançadas mediante a aplicação de novas tecnologias inovadoras.

4.1.2. O Mediterrâneo é uma das regiões mais importantes do mundo pelas suas características excecionais em termos de biodiversidade, mas é mais vulnerável às alterações climáticas do que outras regiões. O turismo costeiro em grande escala é um dos principais catalisadores das perdas ecológicas na região. Todavia, o Mediterrâneo encerra também um elevado valor natural, o que lhe confere uma importância crucial para a salvaguarda da biodiversidade. Neste contexto, impõe-se uma cooperação regional para a proteção dos ecossistemas marinhos. O programa de financiamento da União Europeia LIFE+ apoia os objetivos da Estratégia de Biodiversidade da UE e prevê a possibilidade de financiar projetos inovadores de turismo costeiro e marinho.

4.1.3. A gestão de resíduos é uma importante fonte de preocupação para o setor, nomeadamente nas ilhas, que estão sujeitas a uma forte sazonalidade. A maior parte das ilhas pode ter dificuldade em dar resposta ao elevado número de visitantes nos períodos de maior afluência, o que requer investimentos consideráveis no abastecimento de água potável ou em estações de tratamento de resíduos. A conclusão da Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB) proporciona um quadro de ação reconhecido a nível mundial para combater as ameaças ao património natural, desde o lixo marinho e os microplásticos à redução sustentada e eliminação dos sacos de plástico descartáveis.

4.1.4. Vários estudos e relatórios salientam que «ser ecológico» faz todo o sentido do ponto de vista comercial para o turismo costeiro europeu. A UE tem de incentivar os Estados-Membros a intensificarem os seus esforços para adotar práticas turísticas ecológicas e introduzir programas ecológicos que atenuem os efeitos das alterações climáticas. Para tal importa promover o ecoturismo como um segmento de apoio ao turismo náutico.

4.1.5. Estes desafios tornam mais importante o respeito de princípios de desenvolvimento sustentável para o desenvolvimento do turismo marítimo e náutico. No entanto, a sustentabilidade deve basear-se num modelo operacional e mensurável que estabeleça um sistema de indicadores para monitorizar e acompanhar as atividades e a evolução do setor do turismo, em especial nos países e regiões insulares. Os destinos turísticos devem ainda procurar estabelecer limiares de capacidade de acolhimento que, se ultrapassados, dariam azo a uma série de problemas, afetando negativamente o setor e a sua sustentabilidade a longo prazo. Estes limiares são, nomeadamente, os seguintes:

- deterioração e perda de recursos ecológicos;
- pressão sobre o ambiente e infraestruturas físicas;
- conflito entre turistas e habitantes locais, que resulta na perda de hospitalidade local;
- insatisfação dos visitantes.

4.1.6. O Sistema Europeu de Indicadores de Turismo criado pela Comissão Europeia em 2013 e revisto em 2016 <sup>(7)</sup> é um instrumento facultativo de gestão que identifica um conjunto de indicadores fundamentais para ajudar os destinos a monitorizar e medir o seu desempenho em matéria de turismo sustentável.

<sup>(7)</sup> [http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_pt](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_pt)

4.1.7. A este respeito, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) é uma fonte valiosa de informações, estatísticas e aconselhamento, que são vitais no processo de determinação de princípios de sustentabilidade.

4.1.8. Cabe ainda fazer referência aos resultados do parecer do CESE sobre «Ilhas Inteligentes», especialmente no que toca à adoção de boas práticas.

4.1.9. O projeto «Tracking European Operations for Maritime EcoSystems» [Acompanhamento de Operações Europeias para os Ecossistemas Marítimos], sob a égide do ERA-LEARN 2020 (ação de apoio — CSA), financiado pelo programa Horizonte 2020, pode ser outro recurso valioso para a consecução deste objetivo.

4.1.10. Várias organizações e instituições contribuíram para o processo de proteção ambiental, designadamente o WWF, a plataforma Ocean & Climate, a Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa (CRPM), a Greenpeace e diversas estruturas da ONU, que trabalharam com várias estruturas da UE e no âmbito de uma cooperação reforçada entre os governos e as partes interessadas públicas e privadas. Este processo tem de ser sustentado para poder ser bem-sucedido.

4.1.11. Ecossistemas marinhos saudáveis e zonas costeiras e insulares preservadas contribuem de muitas formas para o crescimento sustentável e a criação de emprego. O turismo, a agricultura, a pesca, a aquicultura e a silvicultura são setores fundamentais com um impacto significativo e importante para a integração da biodiversidade. A produção alimentar sustentável e a segurança alimentar constituem outras questões conexas que necessitam de especial atenção. As políticas setoriais que contribuem para a preservação da biodiversidade devem ser desenvolvidas num quadro integrado. No que se refere à questão dos ecossistemas marinhos, o CESE chama a atenção para a Diretiva que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo<sup>(8)</sup>, bem como para a Convenção de Barcelona de 1995<sup>(9)</sup>.

4.1.12. A poluição marinha provém frequentemente de águas residuais não tratadas e da agricultura, mas as ameaças aos ecossistemas marinhos incluem também a sobrepesca comercial, os derrames de petróleo e outras substâncias perigosas, bem como a introdução de espécies não indígenas. A má gestão da água de lastro pode também ter um efeito significativo sobre o ambiente<sup>(10)</sup>. Os ecossistemas marinhos são uma fonte importante de biodiversidade e a União Europeia está a tomar uma série de medidas para garantir um ambiente marinho saudável a fim de tornar os ecossistemas mais resistentes às alterações climáticas nas águas marinhas europeias até 2020, o que exige uma cooperação estreita entre todas as partes interessadas.

4.1.13. Neste âmbito, a escolha dos instrumentos de execução reveste-se de importância estratégica para assegurar que todos os setores económicos beneficiam das novas oportunidades geradas por ecossistemas saudáveis. Ao mesmo tempo, a transparência, a consulta adequada e a responsabilização são essenciais para que o turismo seja abrangido pelo conceito geral de boa governação. Tal como declarado na Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB)<sup>(11)</sup>, a eficiência dos recursos e a economia circular são pré-requisitos para alcançar o progresso e a sustentabilidade neste domínio.

4.1.14. Há que desenvolver políticas de sensibilização para melhorar o cumprimento, mediante incentivos a atividades de turismo náutico e marítimo não poluentes (designadamente em setores conexas, como a navegação em embarcações de recreio, as pescas, o abastecimento alimentar, etc.). Neste contexto, devem ser desenvolvidos programas intersetoriais de formação abrangente para alcançar objetivos de sustentabilidade complexos, ao passo que uma rede de zonas turísticas importantes permitiria o intercâmbio de dados e boas práticas.

4.1.15. A Europa tem que aproveitar os seus recursos naturais e promover os seus locais de excelência, onde a natureza e o ordenamento do território costeiro e marítimo se encontrem em harmonia. Dada a particular importância estratégica das zonas costeiras em termos ambientais, económicos e sociais, a resolução dos seus problemas tem que ser efetuada no âmbito de uma política integrada de desenvolvimento sustentável, em que o ordenamento do território, o equilíbrio entre a exploração das energias renováveis e as restantes atividades costeiras e o cumprimento das regras urbanísticas assumam particular importância<sup>(12)</sup>. É necessário garantir que os Estados-Membros implementam da melhor forma possível a Diretiva que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo pelos Estados-Membros. Uma vez que esta diretiva não aborda as zonas costeiras, é adequado fazer nova referência à Convenção de Barcelona, que inclui, oportunamente, um protocolo para a gestão costeira.

<sup>(8)</sup> Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de julho de 2014; ver ainda [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime\\_spatial\\_planning\\_pt](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning_pt)

<sup>(9)</sup> [http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index_en.htm)

<sup>(10)</sup> Não existe atualmente qualquer legislação da UE que diga diretamente respeito à água de lastro, apesar de o Regulamento (UE) n.º 1143/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2014 relativo à prevenção e gestão da introdução e propagação de espécies exóticas invasoras reconhecer a Convenção das Águas de Lastro como um dos possíveis instrumentos de gestão de espécies invasoras preocupantes.

<sup>(11)</sup> Documento n.º 13398/16 do Conselho (<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13398-2016-INIT/pt/pdf>).

<sup>(12)</sup> JO C 451 de 16.12.2014, p. 64.

## 4.2. *Vantagens a longo prazo de uma abordagem integrada e intersetorial*

### 4.2.1. *Harmonização dos requisitos jurídicos*

4.2.1.1. A situação atual tem de ser devidamente avaliada à luz do prazo de 18 de janeiro de 2016 para que os Estados-Membros da UE alterem a sua legislação nacional e transponham a Diretiva 94/25/CE relativa às embarcações de recreio, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2003/44/CE. A diretiva foi adotada para promover o desenvolvimento sustentável do setor e reduzir o número de acidentes náuticos no mar mediante a introdução de requisitos normalizados relativos à segurança dos utilizadores, bem como às emissões sonoras e de gases.

4.2.1.2. Este quadro jurídico europeu destina-se a eliminar as disparidades entre os Estados-Membros que podem entravar movimentos dentro da UE. Este processo obrigatório de harmonização colocou uma série de desafios que têm de ser identificados e analisados urgentemente, pois claramente ainda não existe uniformidade a nível da União Europeia no que respeita aos requisitos. Existe falta de coordenação e uniformidade, como se pode verificar pelas diferenças entre os sistemas nacionais de formação para capitães de embarcação<sup>(13)</sup>. Se não for gerido de forma eficaz e expedita, o processo de transposição provisória pode ser contraproducente e afetar potencialmente a competitividade do setor de embarcações de recreio, com implicações que são contrárias aos objetivos estabelecidos para o turismo náutico e marítimo.

### 4.2.2. *Competitividade*

4.2.2.1. Nos últimos anos, vários subsectores desta indústria estiveram sujeitos à volatilidade da procura e a flutuações no setor do turismo em geral, que foi igualmente afetado pelo clima económico dominante nos países de origem. As consequências dos recentes atentados terroristas na Europa e o subsequente recrudescimento de outras ameaças terroristas terão, sem dúvida, impacto no turismo. Todavia, o turismo revelou-se bastante resistente ao longo dos anos, mesmo em momentos muito difíceis, como demonstra a rápida recuperação após a crise económica de 2008-2009 e as múltiplas crises que se seguiram.

4.2.2.2. Os produtos e serviços turísticos de alta qualidade estão a assumir uma importância crescente e há que inovar, sendo necessário, a par disso, assegurar o investimento. Há que procurar a diversificação e melhoria de produtos em toda a cadeia de valor. Esta via pode impulsionar consideravelmente o turismo náutico e marítimo e tornar os potenciais destinos mais aliciantes, permitindo a adaptação a padrões de consumo em mutação e às alterações demográficas que influenciam os hábitos de viagem.

4.2.2.3. Os consumidores estão a tornar-se cada vez mais aventureiros e estão mais preparados para participar em novas formas e experiências de viagem. O recente convite à apresentação de propostas da Comissão, no valor de 1,5 milhões de EUR, para a criação de percursos que promovam o turismo náutico constitui um passo na direção certa. A iniciativa ajudará a promover ligações a outros setores económicos e a atrair visitantes com interesses especiais, como a gastronomia, a cultura e as atividades de lazer.

4.2.2.4. No âmbito das suas competências, a Comissão desenvolve ações destinadas a apoiar a competitividade e a sustentabilidade do setor do turismo que também possam contribuir para o desenvolvimento do turismo náutico e marítimo.

4.2.2.5. Uma dessas ações é o programa COSME, que, ao longo dos últimos seis anos, apoiou o desenvolvimento e a promoção dos produtos de turismo temáticos transnacionais, em domínios como o turismo marítimo, o turismo cultural, a gastronomia, o desporto e o bem-estar<sup>(14)</sup>. A iniciativa EDEN (Destinos Europeus de Excelência) também dá visibilidade a destinos menos tradicionais que tenham demonstrado um desempenho de excelência em matéria de desenvolvimento do turismo sustentável<sup>(15)</sup>. A edição de 2010 centrou-se nos destinos costeiros, fluviais e lacustres, promovendo abordagens inovadoras da oferta de turismo aquático.

4.2.2.6. As regiões podem também tirar partido dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento<sup>(16)</sup> quando se trate de investir na modernização das zonas costeiras, das marinas e dos portos, e de preservar o património natural e cultural nas zonas costeiras, caso estas iniciativas contribuam para os objetivos temáticos pertinentes e façam parte de uma estratégia territorial. A Comissão publicou igualmente um guia<sup>(17)</sup> que oferece uma panorâmica global das oportunidades de financiamento da UE para o setor do turismo. As partes interessadas do setor do turismo costeiro e marítimo podem candidatar-se aos fundos pertinentes no âmbito destes diferentes programas.

<sup>(13)</sup> Ver também JO C 389 de 21.10.2016, p. 93.

<sup>(14)</sup> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/transnational-products\\_pt](https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/transnational-products_pt)

<sup>(15)</sup> [https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/eden/about/themes\\_pt](https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/eden/about/themes_pt)

<sup>(16)</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance\\_tourism.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_tourism.pdf)

<sup>(17)</sup> [http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item\\_id=8496&lang=pt](http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8496&lang=pt)

4.2.2.7. Pode-se lograr a ligação e promoção destes serviços mediante o agrupamento de produtos e serviços suscetíveis de melhorar a experiência dos visitantes, ou seja, orientando-os para uma ampla escolha de produtos e serviços preferenciais que sejam especialmente apelativos para eles. O conceito de agrupamento, que passa pela oferta de produtos e serviços turísticos especializados, está a tornar-se cada vez mais popular no turismo. A comercialização seletiva permite a utilização de todos os meios, especialmente os métodos digitais, para alcançar os potenciais visitantes, com vista a criar uma ligação direta entre estes e o destino turístico.

#### 4.2.3. O potencial de criação de emprego do turismo náutico e marítimo

Investir nas pessoas é uma condição prévia para um crescimento sustentável e competitivo. Concretizar este objetivo exige uma mudança de estratégia ao nível da gestão em termos de oportunidades de desenvolvimento de competências, cooperação em todo o setor e empenho e liderança das partes interessadas pertinentes. Trata-se de um processo que requer a concertação das principais partes interessadas através do diálogo social e civil, num esforço para definir uma estratégia comum para responder a um desafio enfrentado pela maioria dos Estados-Membros da UE. Tal poderá ainda servir de base para a criação de novas perspetivas de emprego, especialmente para os jovens, para assegurar a sustentabilidade a longo prazo do setor e para salvaguardar os direitos dos marítimos em matéria de condições de trabalho no mar e garantir um regime de cumprimento reforçado.

4.2.3.1. No seu parecer sobre o crescimento e o emprego no setor do turismo costeiro e marítimo<sup>(18)</sup>, o CESE afirmou a importância da proposta de realizar um levantamento das necessidades de formação e criar uma secção de «empregos azuis» no portal EURES. Todavia, também é fundamental que a Comissão divulgue amplamente esta iniciativa e sensibilize os Estados-Membros para a necessidade de ter em conta os resultados de dito levantamento nas suas políticas nacionais de formação. A formação deve destinar-se tanto a trabalhadores como a empregadores, e também a instituições do setor do turismo. A formação deve ainda contemplar uma maior sensibilização para a importância do turismo, do património europeu e do ambiente. Estas matérias devem ainda ser tratadas no ensino obrigatório para consciencializar os jovens desde tenra idade.

4.2.3.2. A Comissão levou a cabo muitas iniciativas, tais como a «Nova Agenda de Competências para a Europa»<sup>(19)</sup>, para desenvolver competências no domínio do turismo que beneficiarão também os empregos azuis. Este importante documento de orientação contém um «plano de ação para a cooperação setorial em matéria de competências», que identifica o turismo como um dos seis setores-piloto para levar a cabo ações específicas com base numa abordagem liderada pela indústria. Neste contexto, foi publicado no final de janeiro de 2017, no âmbito do programa Erasmus+, um convite à apresentação de propostas dotado de um orçamento de 4 milhões de EUR. O programa apoiará a criação de uma plataforma das principais partes interessadas setoriais (incluindo a indústria e os estabelecimentos de ensino), que proporão ações e elaborarão recomendações para os próximos 5/10 anos. A plataforma analisará as principais tendências e necessidades em matéria de competências neste setor, desenvolverá ações concretas para responder a essas mesmas necessidades a curto e a médio prazo, procederá à revisão dos perfis profissionais, atualizará os novos currículos, promoverá a atratividade do setor e incentivará a mobilidade dos estudantes e dos candidatos a emprego.

4.2.3.3. Em março de 2017, será ainda publicado, no âmbito do programa COSME, um convite à apresentação de propostas dotado de um orçamento de 800 mil EUR, destinado a apoiar ações que promovam a imagem das carreiras profissionais no turismo. As ações passarão por campanhas de sensibilização sobre as iniciativas e os instrumentos existentes para o desenvolvimento de competências no setor do turismo, e sobre a imagem das carreiras profissionais ligadas ao turismo, mediante a disponibilização de material de apoio, entrevistas e seminários em linha (*webinars*), que apresentem aspetos positivos das carreiras no turismo (isto é, têm um caráter internacional, estão na moda e são dinâmicas). As ações visarão as empresas do setor do turismo (incluindo PME) e as empresas em fase de arranque, bem como os estudantes e os desempregados.

#### 4.2.4. Dados estatísticos económicos

4.2.4.1. O setor do turismo náutico e marítimo é muito complexo e envolve um conjunto variado de relações entre muitas partes interessadas diferentes. As diversas atividades económicas que em conjunto constituem este setor variam consideravelmente. As informações estatísticas relativas ao turismo marítimo e costeiro nos Estados-Membros nem sempre estão imediatamente acessíveis e o método de recolha pode variar de um país para o outro. Tal pode gerar dados incoerentes e, por conseguinte, fornecer números suscetíveis de não constituir resultados exatos. Tendo em conta a importância do setor para a economia europeia, dados coerentes e exatos são um imperativo absoluto. Tal ajudará também todos os intervenientes no setor a compreenderem de forma precisa e a avaliarem a dinâmica do setor náutico e de que forma esta

<sup>(18)</sup> JO C 451 de 16.12.2014, p. 64.

<sup>(19)</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223>

influencia o desempenho económico da UE. A metodologia da conta satélite<sup>(20)</sup> do turismo pode proporcionar o instrumento necessário ao setor. Os dados económicos obtidos através deste sistema podem ser combinados com a recolha de outros dados importantes, que podem, no seu conjunto, constituir o «mecanismo de indicadores de sustentabilidade». Alguns Estados-Membros já estão familiarizados com este instrumento, o que facilitará o processo.

Bruxelas, 30 de março de 2017.

O Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Georges DASSIS

---

---

<sup>(20)</sup> A conta satélite do turismo desenvolvida pela Organização Mundial do Turismo (OMT) constitui um quadro estatístico comum e o principal instrumento para a medição económica do turismo. O quadro metodológico recomendado para 2008 (também designado pela sua sigla em inglês TSA: RMF 2008) fornece um quadro metodológico comum e atualizado para a criação de uma conta satélite do turismo.