

PORTUGAL E O TURISMO

Coordenação Luís Mourão, Luís Ferreira, Jorge Pinto, 2021

Capítulo. Sustentabilidade e acessibilidade: recursos e desafios

Fernando Perna

fperna@ualg.pt, CITUR – Centro de Investigação, Desenvolvimento e Inovação em Turismo, Polo da Universidade do Algarve; Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo.

Maria João Custódio

mjcusto@ualg.pt, CITUR – Centro de Investigação, Desenvolvimento e Inovação em Turismo, Polo da Universidade do Algarve; Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo.



Universidade do Algarve
RIPTUR Meeting
ESGHT, Faro. 05 | 11 | 2021

Cofinanciado por:



1

- **A integração dos três pilares da sustentabilidade no turismo é o culminar de um percurso com várias décadas**, ao longo do qual conceitos como capacidade de carga, ciclo de vida dos destinos, intensidade, responsabilidade social, intangibilidade e *overtourism*, entre muitos outros, foram sucessivamente incorporados nos modelos de planeamento e decisão em turismo.
- “[Sustainable] Tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities” (UNEP & UNWTO, 2005: 11).
- Esta aparente estabilidade concetual está hoje a ser revisitada em função das novas interrogações e necessidades de apoio à gestão dos impactos da Pandemia COVID sobre o setor e sociedade, sabendo-se que “if the post-crisis stage is not handled correctly then it becomes a crisis in and of itself” (Tarlow, 2019: 1).

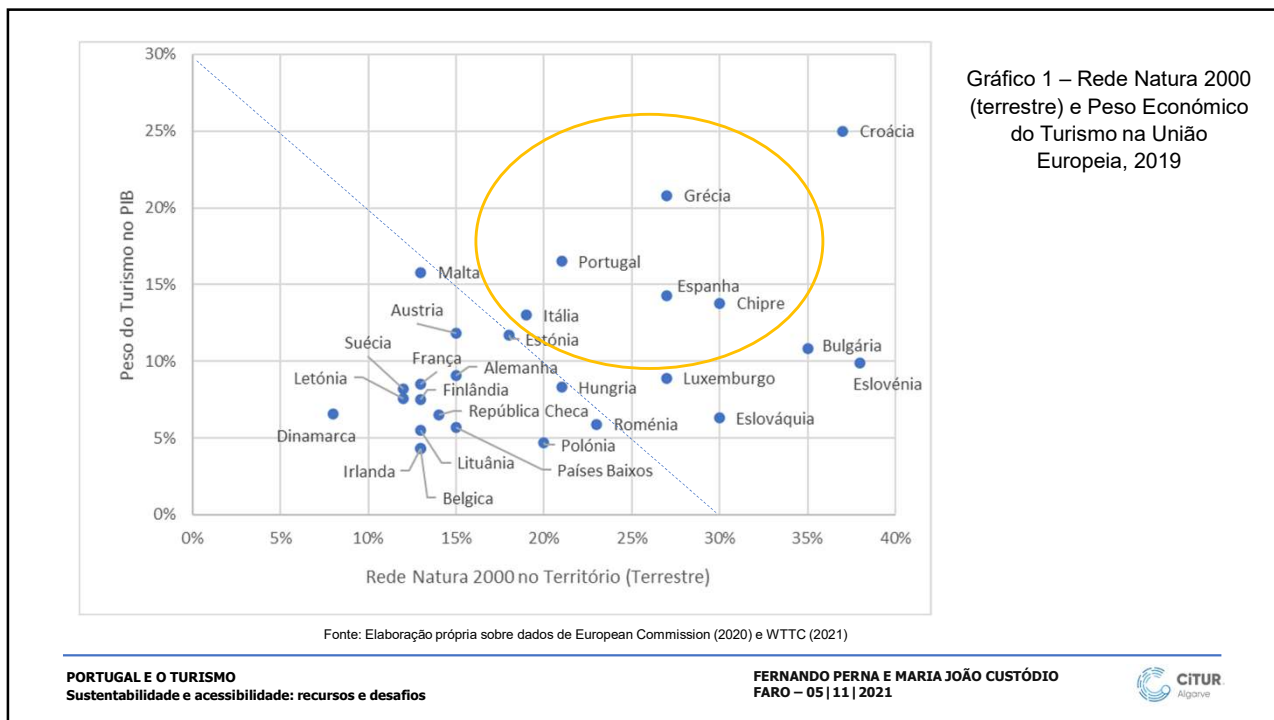
2

- Nos anos 70 do século XX, o setor do turismo representava à escala global mais de 169 milhões de chegadas internacionais, a que correspondia um volume de receita estimado em 2.100 milhões de dólares norte-americanos ao valor da época.
- Esta é uma dinâmica setorial global onde Portugal está distante ou mesmo ausente. O país regista em **1970** um total de 1.355.657 passageiros desembarcados em todos os aeroportos nacionais, dos quais note-se **67,4% em Lisboa e 66,0% fora do terceiro trimestre (INE, 1971). Em Portugal a acessibilidade aérea e o turismo não eram necessariamente partes de um mesmo sistema.**

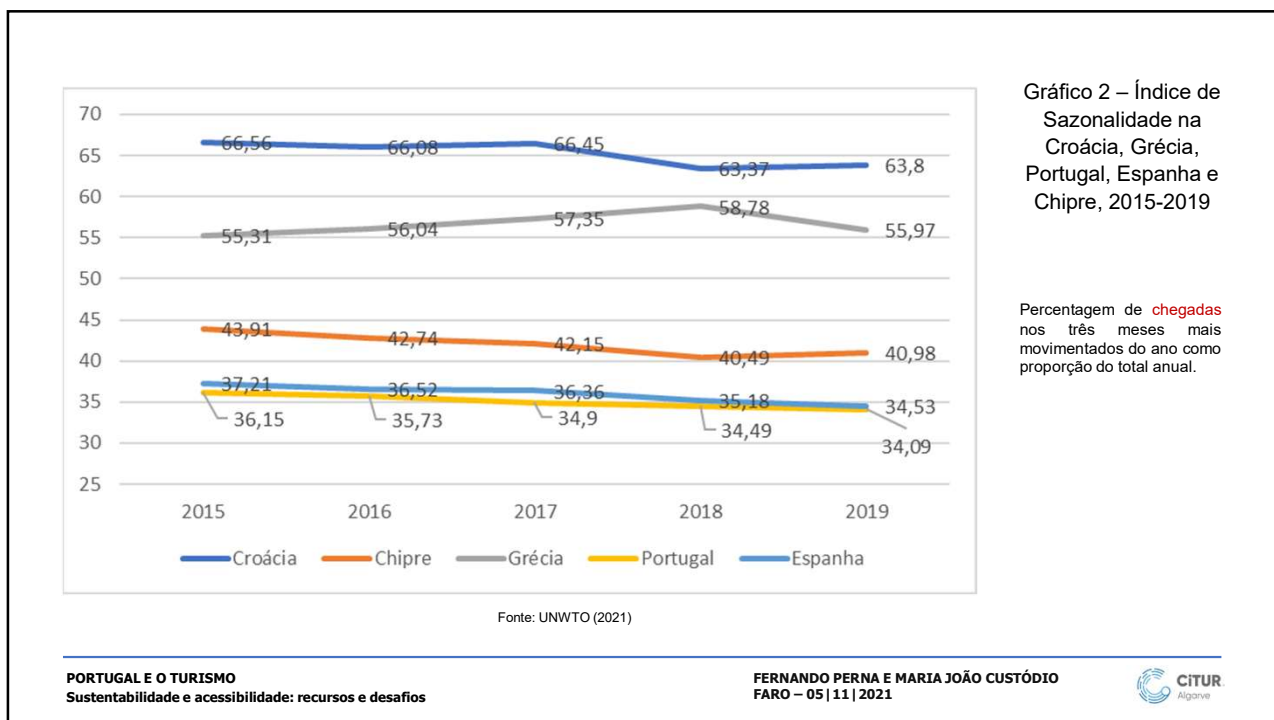


Figura 1 – Cartaz “Se vai emigrar vá e volte com a TAP” (Andorinha), 1968

- Num mundo em acelerada mutação, o turismo consolida-se como evidência global. Sobretudo **após a Revolução de 1974** Portugal descobre o elevado potencial dos seus recursos, simultaneamente descobertos pelos mercados e agentes internacionais. Este encontro é possibilitado pelos processos de integração e abertura crescente da economia e sociedade nacional, evidenciadas por quatro referências fundamentais em pouco mais de duas décadas:
 - a) Fim da Guerra Colonial e aceitação da independência dos territórios ultramarinos após 1974;
 - b) Adesão à União Europeia em 1986;
 - c) Integração no Espaço Schengen em 1995;
 - d) Adoção do Euro como moeda oficial única em 1999.



5



6

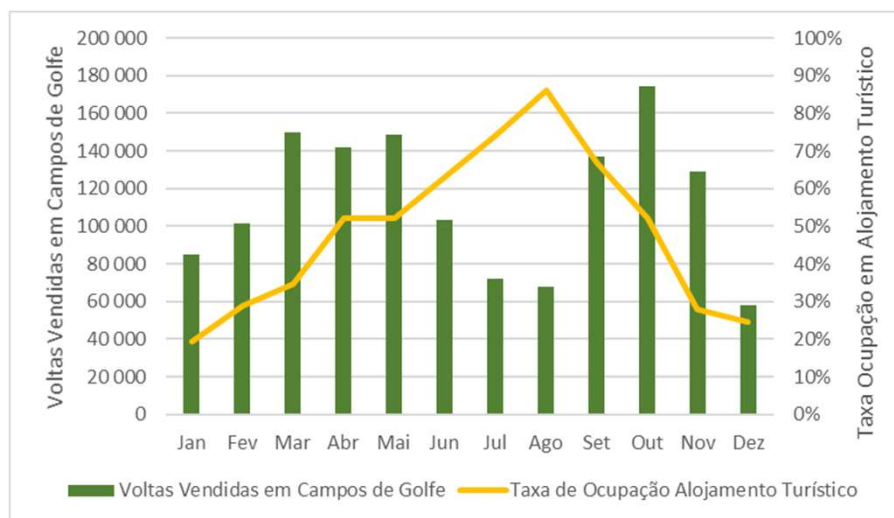


Gráfico 3 – Taxa de Ocupação Cama e Voltas Vendidas em Golfe no Algarve, 2019

Fonte: Turismo de Portugal (2021) e AHETA (2021)

7

- **A diferenciação do posicionamento do destino ao longo das épocas do ano é uma oportunidade** para diferentes áreas de negócio da cadeia de valor do turismo e matriz económica do destino.
- O mesmo território pode ter e explorar de forma sustentável imagens por exemplo de maior **modernidade** na época alta e de maior **tradição** e tranquilidade na época baixa, tal como detetado no estudo de Custódio (2015) sobre a imagem percecionada do Algarve pelos turistas do Reino Unido.
- Na gestão da sustentabilidade o marketing dos destinos não pode ser ignorado, pela capacidade que possui de gerir a presença da mensagem de comprometimento como destino sustentável, em formas que “have greater power and effect if they occupied a **more subliminal position** in destination marketing materials”, ponto de partida para a viagem “from sustainability myopia to memorable experiences” (Hanna, Font, Scarles, Weeden & Harrison, 2017: 36).

8

- Os fluxos mundiais turísticos internacionais movimentam-se maioritariamente por **motivo de lazer, recreação e férias**, motivação que justifica 55% do total de viagens. Simultaneamente o transporte dominante é claramente por via aérea, o qual assegura 59% do total de viagens (WTO, 2021).
- O transporte aéreo que assegura estes fluxos essenciais para o setor do turismo, é objeto de cada vez maior discussão sobre os níveis de poluição associados, em particular dióxido carbono (CO₂) e inerente ligação ao processo de aquecimento global.
- De acordo com as estatísticas resumidas em Lee *et al.* (2021), a aviação internacional produziu 1,04 mil milhões de toneladas de CO₂ em 2018, **correspondentes a 2,5% das emissões mundiais de dióxido carbono** e, sobretudo, o alerta pelo seu crescimento anual das emissões do setor entre 4 a 5% ao longo da década, correlacionado naturalmente com o crescimento de tráfego.

- A título meramente exemplificativo, uma viagem em classe económica ida-e-volta entre Porto e Paris, gera cerca de 230 Kg CO₂/passageiro/Km, resultando numa média de 92,98 gramas de CO₂/passageiro/Km ao longo dos 2.476 Km no acumulado dos dois trajetos.
- Recorrendo a um simulador análogo para o transporte privado de passageiros, Europe's Energy Portal, percorrendo a mesma distância, no modelo de carro mais vendido em Portugal em 2020, seria produzido um impacto médio entre 117 a 139 gramas de CO₂/Km (a ponderar pelo número de passageiros).
- As comparações são imediatas. A discussão em torno das políticas de ambientais com impacto nos transportes e acessibilidades turísticas um processo no qual a União Europeia está concentrada, com particular foco no setor da aviação civil.

- Reynart (2019: 1), Diretor-geral da A4E, afirma que o setor prefere colocar o foco na investigação e desenvolvimento e menos na fiscalidade, considerando que a afetação de fundos a taxas ambientais é uma oportunidade perdida para a descarbonização do setor:

“The fact is, EU policy-makers have missed an opportunity to reduce aviation emissions by failing to reform the European sky or by making sustainable fuels sufficiently available for aviation. Rather than introducing new taxes — which do nothing to make flying more sustainable - EU governments should recognise and support airlines’ sustainability initiatives with better research and development opportunities”.

A finalizar, é incontornável que a análise efetuada ao longo do capítulo, cuja redação terminou em março de 2021, incide sobre um setor turístico confrontado com renovadas interrogações fruto da Pandemia COVID-19. O setor que contribui para 16,5% do PIB nacional está praticamente paralisado, num *stand by* crítico para a sobrevivência de muitas empresas.



DESAFIOS FINAIS: Para tornar o setor mais capaz de lidar com o risco, a sustentabilidade do turismo passará pelo incremento e redesenho de políticas em três áreas fundamentais para a sua capacidade de resiliência e recuperação.

A primeira focada no **emprego e território**, privilegiando a consolidação das Micro e PME como criadoras de emprego, o reequilíbrio dos graus de desenvolvimento e competitividade entre o litoral e o interior do continente e a continuidade territorial.

A segunda terá no processo de **transição climática** o tema dominante, suportado pelo desenvolvimento de **ações nos setores de transportes e alojamento**, sobre o qual deve existir um detalhado conhecimento e dinâmicas de monitorização dos perfis de visitação e de oferta   escala mais detalhada possível.

Por último, a **transi o digital acessível**, uma terceira área onde novas formas globalizadas de comercializa o e promo o, e inclusive de consumo turístico, estão a emergir.

