

# TURISMO EM ÁGUAS

## TEXTO BASE PARA DISCUSSÃO



FÓRUM  
**MOBTUR**  
FÓRUM DE MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA

 **EMBRATUR**  
AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO  
INTERNACIONAL DO TURISMO

 **PÁTRIA AMADA  
BRASIL**  
MINISTÉRIO DO  
TURISMO  
GOVERNO FEDERAL

Brasília-DF, junho de 2021  
(versão 1.0)

## Grupo Técnico do Turismo pelas Águas

**Texto base para discussão**

**Brasília, junho de 2021**



# MENSAGEM DO FÓRUM MOB-TUR

Cumprindo sua missão, por meio da instituição do Grupo Técnico de Turismo pelas Águas, o Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística estabelece um ambiente técnico para discutir e propor políticas e estratégias para aperfeiçoar o turismo em águas. A entrega deste Texto Base para Discussão permitirá que gestores públicos, acadêmicos e líderes e especialistas do setor privado possam consultar e propor melhorias e atualizações neste material, participar de debates orientados e qualificados e apresentar pleitos e contribuições para que o Ministério do Turismo, Embratur e outras entidades interessadas possam trabalhar em políticas e ações de atração de investimentos e promoção do turismo brasileiro, tendo por consequência a geração de emprego e renda.

Nosso país possui uma das mais amplas, diversificadas e extensas redes fluviais de todo o mundo, este material apresenta a síntese de informações e medidas para a retomada do desenvolvimento turístico náutico e suas atividades associadas afetadas pela pandemia ocasionada pelo coronavírus (Covid-19), através de análises, estudos e mobilização de entidades públicas e privadas para abreviar o tempo até a implantação.

Considerando o reflexo positivo da valorização do potencial turístico brasileiro, observado nos setores da economia, cultura e meio ambiente do país, elucida as diferentes estratégias e medidas para garantir a prosperidade do turismo náutico brasileiro, com análises de infraestruturas e serviços necessários para a interação efetiva dos turistas e expansão das atividades relacionadas ao setor, além de fomentar estudos que contribuam para identificar os pontos com maior relevância e garantir o crescimento integrado e ativo.



# MEMBROS E COLABORADORES ESPECIAIS

## **Ministro de Estado do Turismo**

Gilson Machado Neto

## **Secretário Executivo**

Daniel Diniz Nepomuceno

## **Presidente da Embratur**

Carlos Alberto Gomes de Brito

## **Membros do Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística**

### **Secretária Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões - Substituta (Coordenadora do Fórum MOB-Tur)**

Débora Moraes da Cunha Gonçalves

### **Representante da Secretaria Executiva**

Francisco Chaves do Nascimento Neves (Substituto)

### **Secretário Nacional de Infraestrutura Turística**

Vicente Alves de Oliveira

### **Secretário Nac. Desenvolvimento e Competitividade do Turismo**

William França Cordeiro

### **Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Técnicos e Normativos**

Wilken José Souto Oliveira

## **Consultor Jurídico**

Márcio Luís Dutra de Souza

## **Diretor do Depart. Ordenamento, Parcerias e Concessões**

Eduardo Tati Nóbrega

## **Membros do Grupo Técnico Turismo pelas Águas (MTur)**

Higor de Oliveira Guerra (Coordenador)

Tatiana Petra da Motta Campos

Lucas Britto Perdigão Caetano de Souza

Cristiano Araújo Borges

Edson Teixeira Viana Barros

## **Colaboração Especial (Embratur)**

Jerreneri Vital Ferreira, Gerente de Promoção Internacional do Turismo de Natureza

Gentil Venâncio Palmeira Filho, Coordenador Especial de Turismo Náutico

Alisson Braga de Andrade, Assessor de Gerência

## **Colaboração Técnica Especial (MTur)**

João Daniel Ruettimann

Clarissa Valadares Xavier

Valesk de Castro Rebouças

Fabiana de Melo Oliveira

Ludmila Dias Magro

Rafael Dantas Coelho



# ENTIDADES PÚBLICAS E PRIVADAS RELACIONADAS

## Entidades Públicas

- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA
- Ministério da Defesa - MD / Marinha do Brasil - MB
- Ministério da Economia - ME / Sec. Esp. Prog. Parcerias de Invest. - SPPI, Sec. Patrimônio da União - SPU e Receita Federal do Brasil
- Ministério da Infraestrutura - MINFRA
- Ministério das Relações Exteriores
- Ministério do Meio Ambiente - MMA
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ
- Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa
- Conselho Nacional de Imigração
- Empresa de Planejamento e Logística S.A.
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio
- Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC / Laboratório de Transportes e Logística - Labtrans
- Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
- Fórum Náutico Paulista
- Grupo de Trabalho em prol do Lago de Furnas e Peixoto
- Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado de São Paulo

## Entidades Privadas

- Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura
- Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - ABREMAR
- Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos - Brasilcruise
- Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos - ACOBAR
- Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo - ANPTUR
- Associação Náutica de Ubatuba - ANUBA
- Cruise Lines International Association (CLIA)
- Fórum Público Nac. de Simplificação e Modernização no Controle das Embarcações de Esporte e Recreio em Tráfego Internacional no Brasil
- Instituto de Marinas do Brasil
- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - Sebrae
- Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR



# SOBRE O GT TURISMO PELAS ÁGUAS

No âmbito da 1ª Reunião Ordinária do Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística (Fórum MOB-Tur) foi deliberado e aprovado o plano de ação voltado para atender a assuntos relacionados ao Turismo Náutico, incluindo a criação de um grupo técnico. Assim, por meio da Resolução nº 1, de 15 de dezembro de 2020, foi instituído o Grupo Técnico do Turismo pelas Águas, de caráter consultivo e propositivo, com o objetivo de: I - discutir e realizar levantamentos, pesquisas e estudos relativos às modalidades de turismo náutico; e, II - propor encaminhamentos ao Fórum MOB-Tur. Para cumprir a sua missão, o GT pode convidar técnicos, especialistas, membros e representantes do poder público, da sociedade civil e da iniciativa privada para participar de reuniões, prestar informações e colaborar com as atividades.

Inicialmente, o prazo para entrega de produtos pelo GT contemplava 60 dias após a publicação da mencionada resolução. Contudo, verificou-se grande interesse no assunto por parte de diversas entidades e oportunidades de aprofundamento e maior qualificação dos trabalhos. Assim sendo, por meio da Resolução nº 4, de 12 de fevereiro de 2021, houve a prorrogação do prazo de vigência para entrega dos produtos até dezembro de 2021, possibilitando ampliar os debates e desenvolver mais produtos relacionados ao tema.

O grupo tem a função de consolidar as diversas iniciativas e os vários documentos associados ao turismo em águas de forma a nivelar conhecimentos e organizar assuntos que possam ser posteriormente trabalhados pelas unidades do Ministério do Turismo, Embratur e outras entidades interessadas.



# SOBRE O GT TURISMO NAS ÁGUAS

O GT é o ambiente para a realização de debates técnicos e para recebimento e análise de pleitos e contribuições relacionadas ao turismo em águas que contempla os turismos náutico, sol e praia, pesca e de aventura e ecoturismo. O grupo é composto por cinco servidores do Ministério do Turismo e conta também com o apoio de diversos colaboradores do próprio órgão, da Embratur e de outras instituições públicas e privadas.

Assim, é intuito do GT promover a articulação entre entidades públicas e privadas, voltada à discussão orientada e à formulação de políticas públicas para o segmento, propondo medidas que contribuam para a setor, organizando e divulgando análises, estudos e diagnósticos. As entregas deverão servir de base para consumo do poder público, da iniciativa privada, do terceiro setor, da academia e da sociedade como um todo.

É expectativa que os frutos dos trabalhos do GT possam auxiliar no desenvolvimento de um ambiente favorável para novos negócios em toda cadeia do turismo, atraindo investimentos e gerando emprego e renda em diversas localidades do Brasil.

Nesta linha, esta primeira entrega do GT se constitui um marco importante para iniciar um debate sistêmico e orientado, destinado a resultados de curto prazo e de grande relevância.



# SOBRE O GTT-NÁUTICO

## Histórico

O Grupo de Trabalho de Turismo Náutico (GTT-Náutico) iniciou suas atividades no ano de 2008, sendo formalmente instituído pela Portaria nº 54, de 26 de março de 2009. Em 2014, a portaria MTur nº 90, de 6 de maio, estabeleceu como seu objetivo “*subsidiar a elaboração de políticas públicas e o desenvolvimento de ações necessárias ao fortalecimento do turismo náutico no Brasil*”. O grupo reuniu representantes de 30 instituições, com interesses diversos, e realizou 27 reuniões ordinárias, sendo a última no mês de novembro de 2018.

Com o advento do Decreto nº 9.759, de 11 de abril de 2019, as diretrizes e regras para colegiados da administração pública federal foi modificada, fazendo que a abordagem do tema de Turismo Náutico contemplasse uma nova dinâmica de trabalho. Assim, houve a extinção do GTT-Náutico e a criação do GT de Turismo pelas Águas que possui uma dinâmica voltada para entregas relevantes de curtos prazos e desburocratizando a participação de entidades do setor para apresentarem suas contribuições. Nesta linha, este presente trabalho buscou na medida do possível dar continuidade às pautas do GTT-Náutico.





# SOBRE O GTT-NÁUTICO

## Coordenação e subgrupos

O GTT-Náutico foi criado pela Secretaria Executiva do MTur e coordenado pelo extinto DEPROD/SNPTur até 2017. Em 2018, a coordenação foi exercida pela Secretaria Executiva. Havia três subgrupos instituídos.

### 1. Manuais de Operação e Construção de Estruturas Náuticas

**Justificativa:** o setor carece de informações organizadas sobre “Padrões Mínimos para Construção de Estruturas Náuticas” e “Orientações Ambientais e Sanitárias para Operação dessas estruturas náuticas”.

**Produto:** Manual(is) de Operação e Construção de Estruturas Náuticas.

**Componentes:** Abremar, Brasilcruise, ANTAQ, MMA, ANPTur, Instituto de Marinas do Brasil, Anvisa.

### 2. Redução das Atividades de Cruzeiros Marítimos no Brasil e Construção de Matriz de Problemas e Possíveis Soluções para os Portos

**Justificativa:** o setor vem enfrentando uma radical queda nos índices, fazendo-se necessário discutir alguns temas (ex: praticagem, tributação, questão portuária), além de propor regulamentações para o setor de cruzeiros marítimos.

**Produto:** Matriz de Problemas e Soluções para os Portos Brasileiros.

**Componentes:** Abremar, Brasilcruise, SEP, Marinha, ANTAQ, SPU, Conselho Nacional de Imigração.

### 3. Linhas de Financiamento para Novos Projetos, Reformas e Ampliação de Marinas e/ou Estruturas Náuticas

**Justificativa:** necessidade de discutir e propor linhas de financiamento para reformas de estruturas náuticas.

**Componentes:** Sebrae, Instituto de Marinas do Brasil, GT-SC, SEMAR, Brasilcruise, Ministério da Integração e Bancos Públicos.



# SOBRE O GTT-NÁUTICO

## Pautas pendentes de discussão

Identificou-se as seguintes pautas pendentes de discussão até a extinção do GTT-Náutico:

- Legislação tributária.
- Lacuna regulatória e ou de responsabilidade na navegação de turismo
- Ações de sensibilização às localidades que querem desenvolver o Turismo Náutico
- Torre de Controle
- Termo de Referência sobre Planos de Ordenamento Náutico
- Trabalho junto aos governos locais para saber o que representa o turismo náutico em seus municípios
- Explanação das necessidades e entraves no nicho de mercado de esporte e lazer
- Revisão do Regimento Interno do Grupo
- Apresentação do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
- Apresentação do Projeto Orla e seus resultados
- Exigências da ANVISA e Polícia Federal que estão dificultando as atracagens dos navios de cruzeiros e os desembarques de passageiros.
- Proposta para definição da cadeia de valor do setor náutico.
- Identificar as potencialidades dos pequenos negócios nos negócios de charter.



# SOBRE O GTT-NÁUTICO

## Principais problemas do segmento

Foram mapeados os seguintes principais problemas do segmento, segundo registros do GTT-Náutico:

- Sobreposição de marcos legais, sobretudo de esferas distintas (federal, estadual e municipal).
- Conflitos entre as exigências feitas por órgãos federais distintos (Ibama, SPU, Marinha).
- Falta de fiscalização para cumprimento da legislação, desamparando aqueles que a cumprem.
- Pulverização dos marcos legais e conseqüente desconhecimento por parte dos atores/agentes locais.



# SOBRE O GTT-NÁUTICO

## Resultados do GTT-Náutico

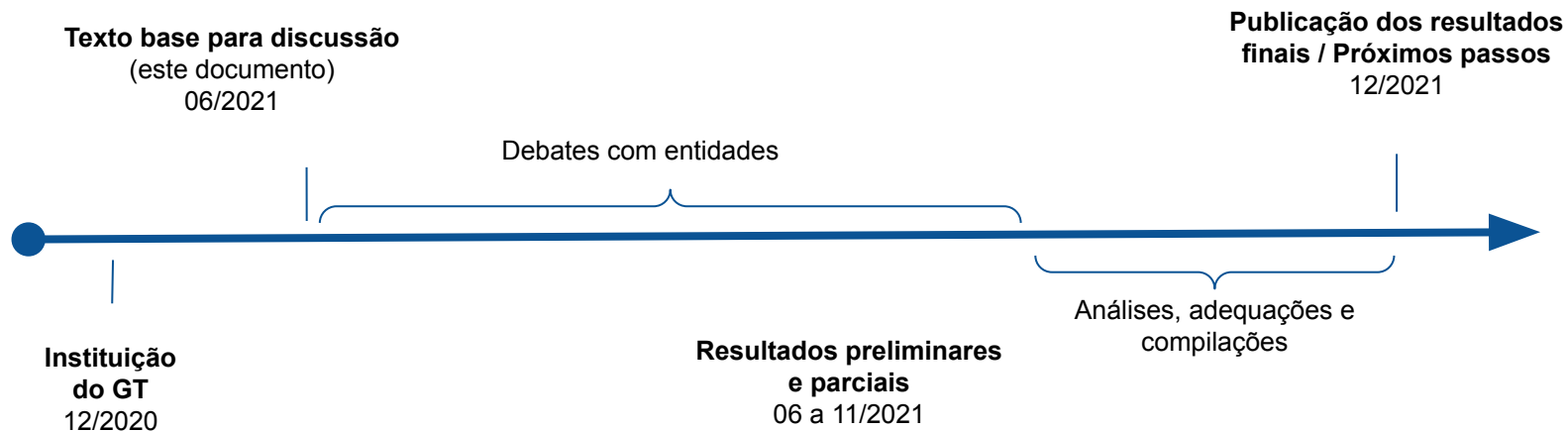
O GTT-Náutico entregou os seguintes resultados:

- Articulação para alteração na Res. ANTAQ nº1556/09 referente a autorização para construção, exploração e ampliação de terminal portuário de uso privativo de turismo para movimentação de passageiros;
- Articulação com a Receita Federal para a elaboração de IN para adequação de questões tributárias;
- 2010 – publicação “Turismo Náutico: orientações básicas”;
- 2012 – publicação da Portaria SPU nº 404/2012, que aborda a cessão de espaços físicos em águas públicas;
- 2014 – modificações em resoluções do Conselho Nacional de Imigração sobre vistos de trabalhadores e percentagem mínima de tripulação brasileira;
- 2014 – elaboração do *Vade Mecum* do Turismo Náutico.



# PROPOSTA DESTE DOCUMENTO

Considerando esta breve contextualização entre a relação dos trabalhos desenvolvidos no âmbito do extinto GTT-Náutico e do recém instituído GT do Turismo pelas Águas, este documento resgata as tratativas debatidas por diversas entidades e reúne e organiza algumas referências documentais sobre o tema com o intuito de consolidar em um único material um texto que sirva de base para, um segundo momento, alinhar entendimentos e debater tópicos especiais visando subsidiar tomadas de decisões do Fórum MOB-Tur.



# ESTRUTURA DO DOCUMENTO

Este documento está estruturado da seguinte forma:

## Visão Geral do Turismo em Águas (parte 1)

Propõe uma organização do tema em turismo náutico, sol e praia, pesca e ecoturismo/ aventura. Também reúne informações gerais obtidas de documentos que estavam disponíveis para o grupo como potencial turístico em águas, perfil de turistas, aspectos conceituais, cadeia do turismo envolvida, razões para escolha de destinos e principais destinos.

## Tópicos Especiais (parte 2)

Destina-se a abordar determinados assuntos que contemplem uma necessidade de aprofundamento pelo Ministério do Turismo em um curto prazo. São tópicos nos quais se deseja promover uma agenda de debates mais intensificada e obter alinhamento de entendimentos e troca de informações e experiências com as diversas entidades.

## Conclusões e Recomendações (parte 3)

A última parte se refere às conclusões obtidas até o presente momento e às recomendações do GT, incluindo sugestões orientativas para a continuidade dos trabalhos tendo como base de discussão este documento.



# SUMÁRIO

<b>VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS (Parte 1)</b> .....	16
1. Potencial brasileiro.....	17
2. Possibilidades de desenvolvimento.....	20
3. Aspectos conceituais.....	22
4. Benefícios.....	30
5. Cadeia do turismo envolvida.....	35
6. Perfil do turista.....	36
7. Razões para a escolha do destino.....	54
8. Principais destinos por atividades.....	55
9. Investimentos em infraestrutura turística.....	60
10. Apoio ao crédito - setor privado.....	62
11. Portal de investimentos do Ministério do Turismo.....	66
12. Vade mecum.....	68
13. Estudos e planos.....	70
14. Bases de dados e sistemas oficiais.....	85
<b>TÓPICOS ESPECIAIS (Parte 2)</b> .....	87
2A. Revisão da Política Marítima Nacional.....	89
2B. Estruturas e instalações de apoio náutico.....	98
2C. Importação de embarcações.....	120
2D. Redução de carga tributária.....	136
2E. Centros de visitação subaquáticos.....	142
2F. Turismo Náutico de Cruzeiros.....	152
<b>CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS (Parte 3)</b> .....	165



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## PARTE 1





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 1. POTENCIAL BRASILEIRO

O Brasil possui:

35.000 km

de vias internas  
navegáveis

8.500 km

de linha de costa

9.260 km

de margens de  
reservatórios de água  
doce, lagos e lagoas

12%

do volume total de água  
doce do mundo  
(a maior entre os países)

Clima propício ao esporte e ao lazer náutico e existência de paraísos naturais intocados



Destino com forte vocação para desenvolvimento e consolidação de segmentos turísticos e atividades praticadas em águas



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 1. POTENCIAL BRASILEIRO

A combinação entre condições favoráveis ao turismo em águas e a incipiente exploração sustentável dos recursos naturais possibilita ao Brasil estabelecer uma agenda relevante e positiva de oportunidades de investimentos no setor. Exemplo disso é o setor náutico. Segundo dados da Marinha do Brasil, da Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos (ACOBAR) e International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA), a quantidade de embarcações é proporcionalmente pequena quando comparado a outros países, conforme o quadro abaixo.

	<b>Brasil</b>	<b>Espanha</b>	<b>Argentina</b>	<b>EUA</b>	<b>Austrália</b>	<b>Suécia</b>
Embarcações* (milhares)	135	158	208	12.065	925	753
População (milhares)	207.800	46.530	44.040	325.100	24.600	9.995
Habitantes / embarcação	1.543	295	211	27	27	13
Habitantes / veículo passag.	4,7	2	4,2	1,5	1,7	2

\*Embarcações "marináveis", excluindo caiaques, botes, moto aquáticas e embarcações miúdas

Fontes: Marinha do Brasil, da Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos (ACOBAR) e International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA).

Elaboração: ACOBAR: Plano Nacional para Desenvolvimento da Náutica 2020 - 2030 (anexo).



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 1. POTENCIAL BRASILEIRO

No que se refere a aspectos de mercados, segundo a ACOBAR, o setor náutico brasileiro “*depende quase que exclusivamente das vendas no mercado interno, não tendo ainda a competitividade para disputar outros mercados*”. Mesmo assim, “*o próprio mercado interno para o setor de charter apresenta um enorme potencial de crescimento, posto que os brasileiros representam o terceiro maior contingente de clientes do mundo atrás apenas dos EUA e Rússia*”.

Acrescenta ainda que a indústria náutica nacional já “*despertou interesse de empresas estrangeiras, sendo que algumas chegaram a se instalar no Brasil, como foi o caso dos dois maiores estaleiros do mundo: a americana Brunswick, em Joinville (SC), e francesa Beneteau, em Angra dos Reis (RJ)*”, porém seu quadro de desempenho foi agravado pela recessão da economia iniciado em 2014.

Quando comparados no Produto Interno Bruto (PIB) total no Brasil e nos Estados Unidos, a participação dos setores automobilístico e náutico observa-se o potencial para o desenvolvimento do mercado náutico, conforme quadro a seguir.

**Participação do setor no PIB Total\***

	Automobilístico	Náutico
EUA	3,5%	0,4%
Brasil	4,0%	0,02%



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 2. POSSIBILIDADES DE DESENVOLVIMENTO

Diante das diversas possibilidades de desenvolvimento de produtos, para fins deste GT é considerada a seguinte organização:

### Turismo Náutico

(cruzeiros, embarcações turísticas, recreio e esporte)



### Turismo de Pesca

(pesca esportiva e pesca submarina)



### Turismo de Sol e Praia

(surf, kitesurf, windsurf, mergulho, atividades com equipamentos)



### Ecoturismo e turismo de aventura

(boia cross, canoagem, mergulho, rafting, flutuação)



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 2. POSSIBILIDADES DE DESENVOLVIMENTO

Pesca Esportiva em rios  
Lagos e áreas oceânicas



Turismo em Águas

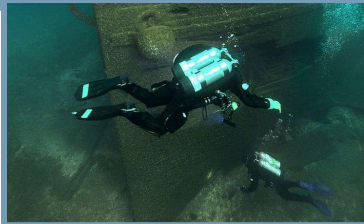
Turismo Náutico - *Charter* em  
Embarcações a vela ou motor



Turismo Náutico de Cruzeiros  
Marítimos e fluviais



Mergulho em recifes  
Artificiais ou naufrágios



Mergulho em rios, lagos,  
cavernas e áreas oceânicas



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

Este documento se destina a apresentar contribuições em assuntos tipicamente turísticos. Portanto, se faz necessário o alinhamento de entendimentos conceituais sobre turismo. Para tanto, a referência adotada para o termo turismo é a que consta no Glossário do Turismo: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos (2018).

Turismo é o conjunto de atividades realizadas por pessoas durante suas viagens e estadias em lugares distintos do seu habitat natural por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios e outros.

*Fonte: Programa de Regionalização do Turismo: módulo operacional 2 (MTur, 2007).*



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.1. Turismo Náutico

Entende-se como náutica toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas ou oceânicas. A navegação, quando considerada como uma prática turística, caracteriza o segmento denominado Turismo Náutico.

Caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade da movimentação turística.



Definições: MTur, 2010



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.1.1. Turismo Náutico de Cruzeiro

Prestação de serviços conjugados com transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços afins, quando realizados por embarcações de turismo.

**Marítimos**

**Fluviais**

Os cruzeiros podem ser classificados como:

#### **Cruzeiro de Cabotagem**

Viagem tem início e término em porto nacional, com trânsito exclusivo em portos e pontos nacionais

#### **Cruzeiro Misto**

Viagem tem início e término em porto nacional, com trânsito em portos e pontos nacionais e portos estrangeiros

#### **Cruzeiro de Longo Curso**

Viagem tem início e término em qualquer porto estrangeiro

#### **Cruzeiro Internacional**

Viagem tem início em porto estrangeiro e término em porto nacional, ou início em porto nacional e término em porto estrangeiro





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.1.2. Turismo Náutico de Recreio e Esporte

Realizado em barcos de pequeno e médio porte que podem ser de propriedade do turista ou alugados. Devido à autonomia de cada equipamento náutico, possuem vocações específicas capazes de determinar a área de atuação do turista (regional, nacional e internacional)



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.2. Turismo de Sol e Praia

Atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor.

### Mergulho

É uma prática que consiste na exploração subaquática, utilizando-se ou não de equipamentos especiais. Tipos de mergulho: livre, autônomo, dependente, flutuação, etc.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.3. Turismo de Pesca

Compreende as atividades turísticas decorrentes da prática da pesca amadora.

Locais

Áreas oceânicas

Rios

Lagos

Tipos

Amadora

Esportiva



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.4. Ecoturismo e Turismo de Aventura

**Ecoturismo:** segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações.

**Turismo de Aventura:** compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não-competitivo.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 3. ASPECTOS CONCEITUAIS

### 3.4.1. Mergulho

É uma prática que consiste na exploração subaquática, utilizando-se ou não de equipamentos especiais. Tipos de mergulho: livre, autônomo, dependente, flutuação, etc.

Locais

Rios

Lagos

Cavernas

Áreas oceânicas

Recifes artificiais  
ou naufrágios

Tipos

Recreativo

Esportivo



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 4. BENEFÍCIOS

### 4.1. Turismo Náutico

- Na área de serviços/marinas, a náutica gera em torno de 3 postos de trabalho por barco acima de 25 pés;
- Um barco gasta em média 8% de seu valor de compra por ano, em manutenção;
- 90% da produção mundial da náutica de recreio (embarcações e barcos de lazer) estão concentrados nos países que melhor desenvolveram o turismo náutico<sup>1</sup>;
- O desenvolvimento do turismo náutico está diretamente ligado ao fomento e desenvolvimento da indústria náutica onde a média de criação de empregos é de 7 por barco produzido<sup>2</sup>.

1. Fonte: Allen Consulting.

2. Fonte: Acobar/ Allen Consulting.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 4. BENEFÍCIOS

### 4.2. Turismo de Sol e Praia

- Permite um retorno social e econômico para a comunidade envolvida;
- Promove a educação ambiental;
- Utiliza de forma sustentável seus recursos, o que, alinhados a uma gestão responsável, políticas e diretrizes eficientes, entre outras ferramentas, garante às gerações futuras os mesmos benefícios e belezas naturais desfrutados atualmente.

Fonte: *Turismo de Sol e Praia: Orientações Básicas - 2ª Edição (Ministério do Turismo, 2010)*



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 4. BENEFÍCIOS

### 4.3. Turismo de Pesca

- O Brasil por possuir condições extremamente favoráveis ao desenvolvimento da pesca amadora (extensa rede hidrográfica, grande diversidade de espécies de peixes, áreas naturais relativamente preservadas), há possibilidade de retornos sociais e econômicos em quase todo o país;
- Elevado potencial de exploração da pesca amadora com atividade econômica;
- A pesca amadora está intimamente relacionada com o setor econômico que mais cresce no mundo: o turismo;
- Apesar dos seus praticantes buscarem a recreação e o lazer, não tendo uma finalidade econômica, a atividade da pesca amadora representa uma cadeia produtiva complexa, que movimenta fortemente a economia, contando com uma indústria inovadora, comércio forte, uma mídia especializada e um importante potencial para o turismo.





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 4. BENEFÍCIOS

### 4.4. Ecoturismo e Turismo de Aventura

- Emprega e qualifica os moradores locais; micro e pequenas empresas empregam de 2 a 10 funcionários;
- Apoia a educação ambiental;
- Aumenta a renda local;
- Movimenta outros serviços: meios de hospedagem (hotéis, pousadas, albergues), transporte (barcos, aviões, ônibus), alimentação (restaurantes, bares, food trucks), vestuário (lojas especializadas), equipamentos (cilindro, máscara, nadadeira etc.) marítimos (píer);
- Promove melhorias na utilização dos recursos naturais;
- Estimula a prática da atividade com segurança;
- Promove melhoria de infraestrutura (píer de embarque, vias públicas, comunicações).

Fonte: PADI (Professional Association of Diving Instructors) e DAN Brasil



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 4. BENEFÍCIOS

### 4.4.1. Turismo de Mergulho

- Emprega e qualifica os moradores locais; micro e pequenas empresas empregam de 2 a 10 funcionários;
- Apoia a educação ambiental;
- Aumenta a renda local;
- Movimenta outros serviços: meios de hospedagem (hotéis, pousadas, albergues), transporte (barcos, aviões, ônibus), alimentação (restaurantes, bares, food trucks), vestuário (lojas especializadas), equipamentos (cilindro, máscara, nadadeira etc.) marítimos (píer);
- Promove melhorias na utilização dos recursos naturais;
- Estimula a prática da atividade com segurança;
- Promove melhoria de infraestrutura (píer de embarque, vias públicas, comunicações).

Fonte: PADI (Professional Association of Diving Instructors) e DAN Brasil



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 5. CADEIA DO TURISMO ENVOLVIDA

Agências de viagens e  
operadoras de turismo

Meios de hospedagem

Transporte

Atividades esportivas, culturais,  
de aventura ou ecoturismo

Passeios turísticos

Guias locais

Atrativos turísticos

Compra e manutenção de  
equipamentos  
(barcos e motores,  
equipamentos especiais de  
mergulho etc.)

Programação noturna e compras

Bares e restaurantes

Combustíveis



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1. Perfil do Turista Náutico

O perfil do turista náutico difere conforme o tipo de embarcação utilizada, tipo de viagem e nacionalidade. Neste item, serão destacadas algumas distinções quanto aos perfis, formas de agir e principalmente necessidades de consumo do turista náutico nacional e internacional.

6.1.1. Turista Náutico de Cruzeiros

6.1.2. Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

6.1.3. Características comuns à maioria dos turistas náuticos



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.1. Perfil do Turista Náutico de Cruzeiros

- A maioria tem entre 31 e 65 anos;
- Cerca de 80% possui uma renda média familiar acima de dez salários mínimos;
- 54% possui nível superior e 20% pós graduação;
- 55% dos que optam por cruzeiros costumam viajar para o exterior;
- 94% realizam outras viagens pelo País;
- A maioria busca segurança, agilidade e conforto;
- Em geral, possui pouca disponibilidade de tempo;
- Visita o maior número de atrativos durante as atracções (restaurantes, shows e feiras, por exemplo);
- 75% retornam ao destino turístico visitado por via aérea.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.1. Perfil do Turista Náutico de Cruzeiros

Neste nicho, a embarcação destaca-se como o próprio atrativo motivador do deslocamento. Mais do que conhecer cidades, passear por diferentes regiões, o turista náutico de cruzeiro busca vivenciar ao máximo as experiências internas do navio.

Embora o foco principal sejam as festas, o romantismo e outros diferentes prazeres que a embarcação está preparada para lhe ofertar, o turista náutico de cruzeiro pode ser capaz de gerar forte impacto nas cidades e regiões onde os navios programam suas escalas.

A depender do número de navios programados para atracar, o destino poderá receber entre um mil a oito mil turistas de uma só vez. Turistas estes que se destacam pelo seu poder e vontade de consumo.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.1. Perfil do Turista Náutico de Cruzeiros

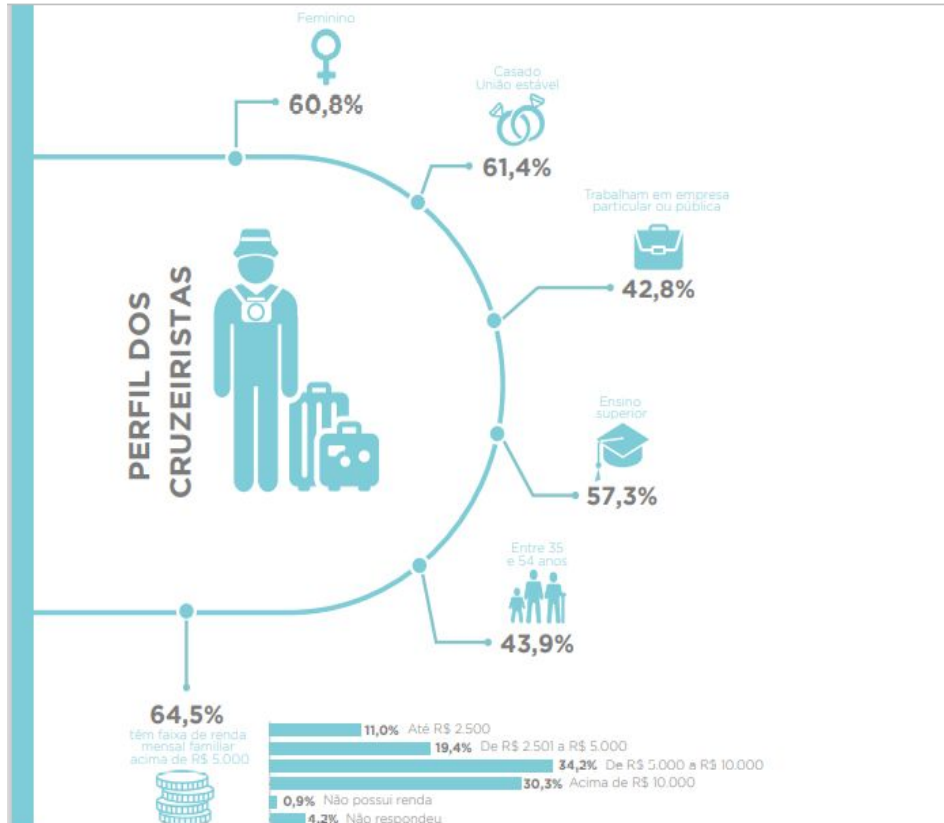
*O tíquete médio dos cruzeiristas na temporada 2019/2020 foi de R\$ 3.256,27 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. Seus gastos somados aos dos tripulantes geraram impacto econômico total de R\$ 1,110 bilhão na temporada, o que equivale, em média, a R\$ 557,32 por cruzeirista por cidade de escala. 33.745 postos de trabalho foram gerados na economia brasileira no período, no qual 470 mil turistas se deslocaram em cruzeiros marítimos no País<sup>1</sup>.*

1. Fonte: Abremar: Impacto dos Cruzeiros Marítimos de Cabotagem no Brasil, 2009; CLIA/FGV.: Cruzeiros marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil: temporada 2019-2020.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA



Fonte: CLIA/FGV.: Cruzeiros marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil: temporada 2019-2020





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

O turista náutico de recreio e esporte busca realizar uma viagem ativa em contato com a água e no caso dos barcos à vela também com o sistema de ventos das regiões visitadas. Além disso, o turista busca desfrutar de autonomia e liberdade, já que reúnem no mesmo equipamento (o barco) a moradia/estadia e o meio de transporte, podendo alterar roteiros e tempo de permanência de acordo com os próprios interesses e necessidades.

A preservação da natureza, riqueza cultural e gastronomia são fatores que agregam valor e influenciam fortemente no momento da escolha do destino, assim como a possibilidade de realizar atividades náuticas, em lazer ou em competição.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

Destaca-se um subgrupo bem específico: o que tem por principal motivação a participação em eventos esportivos ligados à náutica. Parte deste grupo programa seu calendário de modo a viajar para os locais e participar de eventos/competições nacionais e internacionais.

Trata-se de um mercado bastante específico e pouco representativo no movimento turístico. Porém, devido ao poder de geração de mídia espontânea, pode ser aproveitado como oportunidade de divulgação e promoção do destino turístico.

As possibilidades de negócios e investimentos que envolvem os patrocinadores destes eventos é outro fator que pede um pouco mais de atenção a este tipo de turismo. Principalmente, quando se trata de competições internacionais de grande expressão como Velux, Jacques Vabre, Volvo Ocean, Clipper Round, Transat 6.50, dentre outras.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

Os turistas náuticos de recreio apresentam perfis diferentes de acordo com a nacionalidade e forma de utilização do barco:

#### a) Turista estrangeiro com embarcação própria

A maioria tem entre 40 e 50 anos

Possui poder aquisitivo elevado

É profissional liberal ou empresário

Gasta, em média, cinco vezes mais que um turista convencional

Visita vários destinos durante a permanência no País

Gasta com alimentação, compras, passeios e lazer de modo geral durante as viagens

Interessa-se pela cultura, gastronomia e esportes da região (principalmente náuticos)

Permanece a bordo grande parte do tempo

Na maioria das vezes é europeu ou americano

Gera postos de trabalho ao contratar serviços de manutenção e marinheiros

Continua gastando no destino mesmo quando volta ao País de origem, pois deixa o barco no País visitado para aproveitar mais uma temporada no futuro



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

#### b) Turista estrangeiro que utiliza embarcação alugada (bases de charter)<sup>1</sup>

Em sua maioria possuem entre 30 e 50 anos

Majoritariamente homens

Escolaridade: Técnico ou Superior

#### Consumo do turista internacional que utiliza embarcação média

Não são raras as vezes em que o turista náutico internacional que aluga barcos em bases de charter pelo mundo possua um barco em seu país de origem. O turista que visita a base de charter, dependendo das condições ligadas a segurança, infraestrutura, qualidade de atendimento, número de destinos e preservação do meio ambiente encontrados na região, algumas vezes, acaba por trazer, mesmo que por apenas uma temporada sua embarcação para o destino visitado.

1. “10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Turismo Náutico”



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

#### a) Turista estrangeiro que utiliza embarcação alugada (bases de charter)\*

##### Produtos e serviços consumidos:

- Hotéis de 4 a 5 estrelas
- Cursos de navegação realizados pelas operadoras de bases de charter
- Roteiros turísticos: náuticos e terrestres
- Atividades culturais: festas típicas, folclore, artesanato, museus etc.
- Gastronomia local
- Transporte aéreo: mesmo quando chegam ao destino de barco, acabam por usar o transporte aéreo para visitar outras regiões distantes do mar como Chapada Diamantina - BA, Amazônia e Pantanal ou para retornar ao país de origem.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

#### b) Turista Nacional

Este se divide em duas categorias que, apesar de manter traços semelhantes, possuem hábitos bastante distintos.

#### Lancheiros

Devido até mesmo à questão da autonomia dos barcos, utilizam principalmente atrativos das regiões próximas aos equipamentos náuticos onde são mantidas as embarcações.

#### Velejadores

Com maior mobilidade, já que o combustível principal é o vento, permanecem nos destinos próximos às estruturas náuticas, mas também se aventuram a passeios mais longos e transitam com maior facilidade pelo litoral do País.

Nota: A autonomia do veleiro permite a expansão global desta modalidade do turismo náutico e as travessias transoceânicas. A necessidade de abastecimento freqüente da lancha limita sua possibilidade de afastamento das bases de apoio.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

#### b) Turista Nacional: Velejador com embarcação própria

Pertence à classe média alta ou classe alta

É empresário, profissional liberal ou aposentado

Possui tempo disponível para viagens longas

As embarcações permanecem no mesmo porto ou marina por mais de seis meses

Quando não reside próximo ao destino, possui casa no local

Parte deste grupo se movimenta pelo litoral em busca de eventos náuticos esportivos, tais como regatas Rio-Santos, Aratu-Maragogipe, Recife-Fernando de Noronha. Uma pequena parcela destes turistas contrata profissionais que possam levar os barcos, em função de seu tempo disponível.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.2. Perfil do Turista Náutico de Recreio e Esporte – barcos de pequeno e médio porte

#### b) Turista Nacional: Velejador que utiliza embarcação alugada

Pertence à classe média

Utiliza serviços de aluguel oferecidos pelas marinas e clubes náuticos

Realiza viagens curtas e de fim de semana

Trata-se de um tipo de turismo que vem se popularizando nos últimos anos, modificando a idéia de que turistas de menor poder aquisitivo não fazem parte desse mercado

*Os veleiros representam cerca de 15% da frota total de embarcações de esporte e recreio no Brasil<sup>1</sup>.*

1. Fonte: ACOBAR – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONSTRUTORES DE BARCOS.





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.1.3. Características comuns à maioria dos turistas náuticos

Serviços mais utilizados:

Restaurantes

Programação noturna

Atividades esportivas

Compras

Atividades culturais, folclore  
e festas típicas regionais

Roteiros turísticos náuticos  
e terrestres diversificados

Atividades naturais, como trekking e passeios náuticos em áreas bem preservadas



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.2. Perfil do Turista de Sol e Praia

- Buscam descanso;
- São atraídos por práticas esportivas do local;
- Buscam pontos com infraestrutura que ofereça diversão e novas experiências;
- Buscam vivências e interação com as comunidades locais;
- Jovens entre 16 e 22 anos das mais diversas classes sociais possuem as características do turismo de sol e praia;
- Na classe C predominam homens e mulheres entre 25 e 45 anos.

Fontes: Turismo de Sol e Praia - Orientações básicas. Ministério do Turismo. 2010. Perfil do turista e dos segmentos de oferta. Cntur e Sebrae. 2012.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.3. Perfil do Turista de Pesca

- Faixa etária entre 31 e 50 anos (56,20%) e 51 e 70 anos (29%);
- Sexo masculino (95,55%);
- Renda Mensal bastante diversa, sendo as principais faixas (superior a 25%), de até R\$ 1.000, de R\$1.001 a R\$ 2 mil e acima de R\$ 3 mil;
- Meios de hospedagem: hotel/pousada de pesca (37,59%), casa de parentes e amigos (44,46%) e camping (39,72%).



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.4. Perfil do Ecoturista e do Turista de Aventura

- 53% de homens, 48% de solteiros;
- Água, Cultura local e vegetação são os elementos mais valorizados por esses turistas;
- 30% são da classe A, 56% da classe B e 10% da classe C;
- 65% têm até 49 anos.

Fontes: Perfil do Turista de Aventura e do Ecoturista no Brasil. Ministério do Turismo. 2010. Diagnóstico do Turismo de Aventura. Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (Abeta). 2009.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 6. PERFIL DO TURISTA

### 6.4.1. Perfil do mergulhador brasileiro

- ❖ 30% da classe A e 56% da classe B;
- ❖ 31% possuem nível superior incompleto e 27% possui nível de graduação superior completo;
- ❖ 42% têm idade entre 18 e 29 anos, 53% entre 30 e 49 anos e 5% acima de 50 anos;
- ❖ 48% são solteiros e 42% são casados ou estão em uma relação estável;
- ❖ 61% do sexo masculino e 39% do sexo feminino.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 7. RAZÕES PARA A ESCOLHA DO DESTINO

Oferta de infraestrutura e serviços de qualidade (marinas)

Conservação do meio ambiente

Segurança

Divulgação estruturada e segmentada do destino

Atividades de lazer e de recreio para crianças durante o dia e adultos à noite

Possibilidade de descanso

Proximidade dos atrativos

Preço

Indicação de amigos

Atividades esportivas (regatas, competições)

Clima da região



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 8. PRINCIPAIS DESTINOS POR ATIVIDADES

### 8.1. Turismo Náutico

#### 8.1.1 Turismo Náutico de Cruzeiro

##### Cruzeiro Marítimo

###### Destinos

Santos (SP)  
Rio de Janeiro (RJ)  
Búzios (RJ)  
Salvador (BA)  
Ilha Grande (RJ)  
Ilhabela (SP)  
Recife (PE)  
Maceió (AL)  
Angra dos Reis (RJ)  
Porto Belo (SC)  
Natal (RN)  
Cabo Frio (RJ)  
Ubatuba (SP)  
Balneário Camboriú (SC)

##### Cruzeiro Fluvial

###### Destinos

Amazonas (AM)  
Diversos roteiros  
pelos rios da região



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 8. PRINCIPAIS DESTINOS POR ATIVIDADES

### 8.1.2 Turismo Náutico de Recreio e Esporte

**Vela**

**Destinos**

Ilhabela (SP)  
Florianópolis (SP)  
Búzios (RJ)  
Fortaleza (CE)  
Salvador (BA)  
Brasília (DF)  
Recife (PE)  
Fernando de  
Noronha (PE)





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 8. PRINCIPAIS DESTINOS POR ATIVIDADES

### 8.2. Turismo de Sol e Praia

Dos 158 municípios integrantes das rotas turísticas estratégicas priorizadas pelo MTur, 68 municípios foram identificados com ofertas de turismo de sol e praia:

#### Nordeste

AL: Barra de Santo Antônio, Japaratinga, Maceio, Maragogi e São Miguel dos Milagres.

BA: Cairu, Mata de São João, Porto Seguro, Salvador e Santa Cruz Cabrália.

CE: Barroquinha, Camocim, Chaval, Cruz, Fortaleza e Jijoca de Jericoacoara.

MA: Paulino Neves, Santo Amaro do Maranhão, São Luís e Tutóia.

#### Nordeste

PB: Cabedelo, Conde e João Pessoa.

PE: Fernando de Noronha, Ipojuca, Recife e Tamandaré.

PI: Luís Correia.

RN: Baía Formosa, Extremoz, Maxaranguape, Natal, Parnamirim, São Miguel do Gostoso, Tibau do Sul, Touros.

SE: Aracaju.

#### Norte

PA: Belém, Salvaterra, Santarém e Soure.

TO: Palmas.

#### Sudeste

ES: Guarapari, Vila Velha e Vitória

RJ: Angra dos Reis, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Rio das Ostras e Rio de Janeiro

SP: Bertioga, Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba.

#### Sul

PR: Paranaguá.

SC: Balneário Camboriú, Bombinhas, Florianópolis, Garopaba, Imbituba, Itajaí, Laguna, Palhoça, Penha, Porto Belo, São Francisco do Sul.

Fonte: Programa Investe Turismo



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 8. PRINCIPAIS DESTINOS POR ATIVIDADES

### 8.3. Turismo de Pesca

#### Pesca Esportiva

##### Destinos

Amazônia (Rio Negro em baelos; Rio Madeira; Rio Juma em Manaus)  
Mato Grosso/Pará (Rio Teles Pires)  
Pará (Rio Trombetas)  
Mato Grosso do Sul (Pantanal - Cárceres)  
Mato Grosso (Rio Xingú)  
Vários Estados (Rio São Francisco)  
Tocantins/Goiás (Rio Araguaia e Rio Tocantins)  
Rio Grande do Sul/Santa Catarina (Rio Uruguai)  
São Paulo/Minas Gerais (Rio Grande)

#### Pesca em Alto Mar

##### Destino

Bahia (Litoral)

#### Pesca Esportiva Oceânica

##### Destinos

Espírito Santo (Vitória)  
Santa Catarina (Itajaí)



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 8. PRINCIPAIS DESTINOS POR ATIVIDADES

### 8.4. Ecoturismo e Turismo de Aventura

#### 8.4.1. Mergulho

##### Mergulho

##### Destinos

Fernando de Noronha (PE)  
Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha  
Região dos Lagos (RJ)  
Angra dos Reis (RJ)  
Arraial do Cabo (RJ)  
Paraty (RJ)  
Ilhabela (SP)  
São Sebastião (SP)  
Santos e São Vicente (SP)  
Laje de Santos  
Guarapari (ES)  
Bonito (MS)  
Bombinhas (SC)  
Ilha do Arvoredo (SC)  
Prado e Caravelas (BA)  
Parque Nacional Marinho de Abrolhos

##### Mergulho em Naufrágio

##### Destino

Recife (PE)

Fonte: PADI (Professional Association of Diving Instructors) e DAN Brasil; MTur e Internet.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 9. INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA TURÍSTICA

### 9.1. Recursos Públicos: Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística

O uso dos recursos públicos federais é um importante meio de promover o desenvolvimento do turismo em águas. Para tanto, o Ministério do Turismo estabeleceu normas de repasse de recursos para a execução de projetos e ações. As regras e critérios foram publicadas por meio da Portaria MTur nº 39/17 (anexo).

A partir de emendas parlamentares, o Ministério do Turismo apoia investimentos em infraestrutura que permitem a expansão da atividade e a melhoria da mobilidade e conectividade turística e da qualidade do produto para o turista nas diversas regiões do país. A Cartilha Parlamentar do Ministério do Turismo 2021/2022 traz as orientações necessárias para acesso aos recursos.

Para operacionalização do apoio às obras de infraestrutura, a Secretaria Nacional de Infraestrutura Turística (SNINFRA), por meio do Departamento de Infraestrutura Turística (DIETU), promove a celebração de contratos de repasse com Estados, Municípios, Distrito Federal e Consórcios Públicos, tendo a Caixa Econômica Federal como mandatária da União.

Por meio da ação orçamentária 10V0 - Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística, é possível o aporte de recursos públicos federais em infraestruturas voltadas ao desenvolvimento do turismo em águas, a exemplo da construção, revitalização e reforma de infraestrutura de orlas e terminais fluviais, lacustres ou marítimos de interesse turístico.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 9. INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA TURÍSTICA

### 9.2. Recursos Públicos: Emendas Parlamentares destinadas ao desenvolvimento do turismo em águas

No âmbito da ação 10V0, cujo objeto de contrato de repasse possui uma aderência maior com turismo em águas, foram mapeadas 44 propostas de emendas parlamentares em 2019 no valor de R\$ 37.701.530,78. Quanto ao ano de 2020, foram 63 propostas que somam o valor de R\$ 97.211.903,65.

Região	2019	2020	Soma 2019 e 2020
Norte	R\$ 4.513.412,08	R\$ 24.793.800,00	R\$ 29.307.212,08
Nordeste	R\$ 15.297.842,53	R\$ 48.540.407,86	R\$ 63.838.250,39
Centro Oeste	R\$ 4.353.000,00	R\$ 3.443.060,24	R\$ 7.796.060,24
Sudeste	R\$ 10.716.794,17	R\$ 13.842.411,79	R\$ 24.559.205,96
Sul	R\$ 2.820.482,00	R\$ 6.592.223,76	R\$ 9.412.705,76
<b>Brasil</b>	<b>R\$ 37.701.530,78</b>	<b>R\$ 97.211.903,65</b>	<b>R\$ 134.913.434,43</b>

Fonte: Ministério do Turismo / Governo Federal.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 10. APOIO AO CRÉDITO - SETOR PRIVADO

### 10.1. FUNGETUR

Por meio do Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR, é possível prestar apoio financeiro a pessoas jurídicas e empresários individuais prestadores de serviços turísticos elencados no art. 21 da Lei 11.771/2008 que estejam cadastrados no Cadastur ([www.cadastur.turismo.gov.br](http://www.cadastur.turismo.gov.br)). Assim, o fundo pode ser usado como referência de apoio ao crédito para o setor privado poder empreender nas atividades relacionadas ao turismo em águas.

O Fungetur consiste numa linha de crédito direcionada à cadeia produtiva do turismo. Por meio dele as empresas direta ou indiretamente ligadas ao turismo conseguem promover a elevação do nível dos serviços prestados ao turista, a expansão da capacidade instalada assim como de captação de oportunidades via novos negócios. Podem ser financiados: i) obras civis para implantação, ampliação, modernização e reforma; ii) máquinas e equipamentos; e iii) Capital de Giro. O Fundo, atualmente, passa por modernização via iniciativa conjunta com a Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados. Em sua nova modalidade será possível o compartilhamento de risco e aquisição de cotas em fundos garantidores. Isso resultará numa alavancagem dos recursos livres disponíveis à cadeia produtiva no mercado de capitais.

São objetivos do FUNGETUR: i) proporcionar crédito competitivo para os empresários do ramo de turismo; e ii) apoiar a expansão e manutenção da infraestrutura turística. São consequências diretas do Fundo a i) geração de renda, o ii) aumento da oferta de empregos diretos e indiretos assim como iii) proporcionar o desenvolvimento e estruturação de destinos turísticos.

O acesso ao crédito ocorre via instituição financeira credenciada. Esse agente financeiro estabelece os critérios para análise de risco e aprovação do volume de recursos pleiteado, assim como a política de garantias. Informações adicionais como taxas de juros, prazos, lista de instituições financeiras credenciadas e legislações podem ser obtidas no link:

<https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/fungetur>



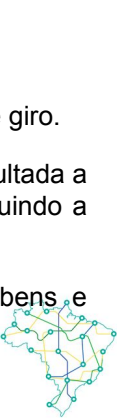
# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 10. APOIO AO CRÉDITO - SETOR PRIVADO

### 10.1.1. FUNGETUR - Medidas tomadas em resposta à pandemia ocasionada pela Covid-19

Em resposta às políticas de mitigação da pandemia houve a publicação da Lei 14.051/20, que aportou R\$ 5 bilhões para auxiliar empreendimentos turísticos no momento de crise. Além disso, houve a adoção das seguintes medidas:

- Redução do teto de encargos financeiros das três linhas operadas, baixando de 6% e 7% para até 5% a.a. + SELIC assim como a alteração do indexador, dantes INPC e agora SELIC.
- Aumento da carência para capital de giro isolado, passando de 6 para até 12 meses, com a suspensão e/ou prorrogação do pagamento de juros por até 8 meses durante o período de carência, devendo o saldo ser capitalizado, para todas as linhas operadas.
- Aumento do prazo de financiamento para capital de giro isolado de 48 para 60 meses.
- Extensão das linhas de crédito: Empresário individual (MEI), micro, pequenas, médias e grandes empresas.
- Suspensão dos limites impostos a aplicação dos recursos do Fundo, permitindo a aplicação de 100% no capital de giro.
- Para antigos Financiamentos (todas as linhas de crédito) com contratos vigentes na fase inicial de carência foi facultada a ampliação de sua carência em até 6 meses e suspensão de pagamentos de amortizações por até 6 meses, diluindo a atualização do valor total financiado no prazo remanescente do contrato.
- Elevação do teto para financiamento de capital de giro isolado de R\$ 1 milhão para R\$ 30 milhões, de bens e equipamentos de R\$ 10 milhões para R\$ 30 milhões e de investimentos de R\$ 10 milhões para R\$ 50 milhões.
- Possibilidade de credenciamento de agentes financeiros privados.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 10. APOIO AO CRÉDITO - SETOR PRIVADO

### 10.2. FMM - Fundo da Marinha Mercante

O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Foi instituído pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, sendo administrado pelo Ministério da Infraestrutura, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Os recursos podem ser aplicados em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, conforme especifica a lei. Tem como principal fonte de recursos o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Podem ser financiados:

- 1. Financiamento para armadores e estaleiros nacionais** (aquisição e instalação de equipamentos para embarcação própria; construção de embarcação de apoio marítimo; construção de embarcação de apoio (rebocadores/empurradores); construção de embarcação de carga; construção de embarcação de transporte de passageiros; construção, expansão e modernização de unidades industriais; jumborização, conversão ou modernização de embarcação própria; produção de embarcação destinada à exportação; reparo de embarcação);
- 2. Financiamento para arsenais e bases navais** (construção de novas instalações; expansão e modernização de instalações);
- 3. Financiamento para outros clientes** (construção e reparos, em estaleiro nacional, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional; construção de embarcação auxiliar, hidrográfica e oceanográfica em estaleiro nacional; projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores de Marinha Mercante, construção ou reparo naval; pesca artesanal).





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 10. APOIO AO CRÉDITO - SETOR PRIVADO

São financiáveis itens como: estudos e projetos; obras civis; montagens e instalações; móveis e utensílios; treinamento; despesas pré-operacionais; máquinas e equipamentos nacionais novos credenciados no BNDES; e máquinas e equipamentos importados sem similar nacional. O fundo tem como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, o Banco do Brasil, a Caixa Econômica Federal - Caixa e outros bancos oficiais federais. Para outras informações, sugere-se os seguintes links:

<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/fundos-governamentais/fmm>

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/perguntas-frequentes-fmm-pdf>



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 11. PORTAL DE INVESTIMENTOS DO MINISTÉRIO DO TURISMO

### 11.1. Oportunidades para o Setor Privado: Portal de Investimentos do Ministério do Turismo

A Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões (SNAIC) do Ministério do Turismo está desenvolvendo o Portal de Investimentos. A proposta é facilitar a atração e a captação de investimentos no turismo brasileiro, de forma competitiva, transparente e sustentável.

<https://investimento.turismo.gov.br/>

O Portal de Investimentos é resultado da estratégia de transformação digital do governo federal. Em um único hub virtual, estão sendo organizados e disponibilizados um portfólio digital de projetos no setor de turismo e um marketplace, que permite aproximar investidor, empreendedor e poder público. O espaço virtual disponibilizará dados macroeconômicos relevantes, tais como informações sobre a economia do turismo, sobre os potenciais de cada estado brasileiro, a capacidade e as oportunidades de investimentos em diversos segmentos turísticos.

O portal conta com um Guia de Utilização que tem como objetivo explicar o procedimento necessário para o cadastramento de novos usuários e a inserção e atualização de projetos turísticos, para controle de acesso e permissões ao sistema disponibilizado aos investidores e empreendedores.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 11. PORTAL DE INVESTIMENTOS DO MINISTÉRIO DO TURISMO

### 11.2. Oportunidades para o Setor Privado: Por que investir no Brasil?

O Brasil é uma super potência em atrativos naturais, especialmente relacionados ao turismo em águas. O Brasil possui a maior reserva de mercado do mundo em atividades econômicas de turismo. Assim sendo, investir e explorar infraestruturas turísticas náuticas é uma oportunidade para desenvolver o turismo brasileiro e gerar empregos e rendas.

#### A maior economia da América Latina

O Brasil é a maior economia da América Latina, figurando entre as 15 principais economias do mundo. É o 8º PIB do mundo (dólares constantes) em 2019 com US\$ 2,347 trilhão e o 10º PIB global em paridade de poder de compra em 2019 com US\$ 3,143 tri (2019). Adicionalmente, o Brasil foi o 4º maior destino de investimento estrangeiro direto (IED) em 2019 com US\$ 78,6 bilhões, o que equivale a 44% do volume recebido na América Latina.

#### Enorme potencial turístico

O Ministério do Turismo almeja duplicar o número de turistas internacionais até 2030. Atualmente, o Brasil possui o maior programa de concessões de infraestrutura do planeta, sendo muitos ativos destinados à melhoria dos transportes no país, o que facilitará os deslocamentos e os acessos de turistas aos destinos almejados. O setor de turismo responde por cerca de 7,7% do PIB brasileiro, tendo sua contribuição direta, indireta e induzida gerado US\$ 134,47 bi (R\$533,6 bi) em 2018. Segundo a WTTC, o país foi o 11º mercado turístico mundial em 2017. Em 2019, contou com cerca de 96 milhões de turistas domésticos e em torno de 6 milhões de turistas internacionais. A taxa de crescimento em exportações de serviços turísticos no Brasil (10,6%) foi superior à média da América Latina em 2018 (6,1%); e há potencial reprimido de mercado, tendo a taxa de investimentos no turismo crescido 2,6%, ou seja, abaixo da média latino-americana (4,5%).

Fonte: Portal de Investimentos do Ministério do Turismo: <https://investimento.turismo.gov.br/>.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 12. VADE MECUM

### 12.1. Sobre o *Vade Mecum* do Turismo Náutico publicado pelo MTur em 2014

A expressão latina *Vade Mecum* é utilizada para designar qualquer publicação que reúna informações de relevância para determinada área, servindo como referência ao leitor para a realização de determinadas tarefas.

O Grupo de Trabalho de Turismo Náutico (GTT-Náutico) reuniu as principais resoluções e normativas federais relacionadas ao Turismo Náutico e publicou o *Vade Mecum* do setor em setembro de 2014, facilitando o acesso de entidades e atores envolvidos no segmento às informações sobre sua legislação.

Há época, o GTT-Náutico contou com o apoio de diversos órgãos públicos para realizar a compilação do documento, no qual cita-se Agência Nacional de Transporte da Aquaviário (Antaq), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Polícia Federal, Marinha do Brasil, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Pesca e Aquicultura, Ministério do Turismo, Receita Federal, Secretaria de Patrimônio da União e Secretaria Especial de Portos.

As pretensões do grupo era de que o material publicado servisse de referência para as necessidades dos interessados e envolvidos no segmento de turismo náutico.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 12. VADE MECUM

### 12.2. Proposta de atualização e publicação

Considerando o esforço já realizado na publicação do Vade Mecum de 2014 e a manutenção do interesse de representantes do segmento de Turismo Náutico em poder acessar facilmente em local único as legislações relacionadas ao setor, entende-se desejável a atualização do documento, incluindo a possibilidade de novamente contar com a parceria dos órgãos públicos que contribuíram com o documento em tela.

Em paralelo, observa a oportunidade de avaliar outras legislações que podem também estar relacionadas ao Turismo em Águas. Nessa linha, pode-se, por exemplo, avaliar a inclusão de leis, decretos e resoluções afetas ao licenciamento ambiental com o intuito de se obter autorizações para implantação, ampliação e operação de estruturas de apoio náutico. O Fórum Náutico Paulista promoveu levantamento nesse sentido, material esse que deve ser apreciado.

Adicionalmente, considerando as evoluções tecnológicas, outra ação a ser debatida se refere a publicação do *Vade Mecum* atualizado em espaço próprio do sítio eletrônico do Ministério do Turismo, em formato que permita a fácil e rápida alteração de conteúdo para as futuras atualizações.

Assim, pretende-se que o conteúdo possa ser atualizado com maior frequência e facilitará o acesso das pessoas interessadas. Por fim, a página do Vade Mecum poderá conter ainda links para acesso a outras páginas das Secretarias Estaduais de Turismo que também queiram realizar algo semelhante à iniciativa federal.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.1. Planejamento Integrado de Transportes

A Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 123, de 21 de agosto de 2020<sup>1</sup>, instituiu o Planejamento Integrado de Transportes, que contempla os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, e as ligações viárias e logísticas entre esses subsistemas e desses com os sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, envolvendo o transporte de pessoas e bens (arts. 1º e 2º). Tem por objetivo “contribuir para a competitividade nacional, o bem-estar social, o desenvolvimento regional e a integração nacional” (art. 2º). Com horizonte de 30 anos, o mencionado planejamento será atualizado a cada ciclo de 4 anos, por meio de um sistema encadeado de planos: i) o Plano Nacional de Logística; ii) os Planos Setoriais; iii) o Plano Geral de Parcerias (art. 3º).

Segundo o art. 4º da referida portaria, “o Plano Nacional de Logística [PNL] será o referencial de planejamento para a identificação de necessidades e oportunidades presentes e futuras de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, recomendando estudos de novas infraestruturas e a melhoria em infraestruturas existentes no âmbito do Planejamento Setorial”. Por sua vez, os planos setoriais farão a conexão com o PNL e as ações do Ministério da Infraestrutura, sendo eles: o Plano Setorial Terrestre, o Plano Setorial Portuário, o Plano Setorial Hidroviário e o Plano Aeroviário Nacional (art. 5º).

Conforme se verifica no art. 6º, “o Plano Geral de Parcerias consolidará os Planos Setoriais de Parcerias, a fim de subsidiar a qualificação de projetos no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, instituído pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016”.

Assim sendo, entende-se desejável o devido alinhamento entre as ações governamentais de turismo e de transportes. Nesta linha, o GT de Turismo em Águas buscará observar as disposições contidas nos planos de transportes do MINFRA.

1. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-123-de-21-de-agosto-de-2020-273770905>



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.2. Planejamento Portuário

O Planejamento Portuário Brasileiro tem por objetivo “atingir um modelo de gestão capaz de tornar os portos cada vez mais rentáveis, competitivos, autossustentáveis e autônomos”. Com a publicação da Lei dos Portos (nº 12.815/2013), passou-se à missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo os acessos e as infraestruturas portuárias. Assim, promoveu-se um conjunto de instrumentos de planejamento para o setor portuário nacional com a publicação das Portarias MInfra n.º 123/2020 (Planejamento Integrado de Transportes) e n.º 61/2020. Esta última estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Planos Mestres (PM), Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO).

#### Plano Mestre (PM)

Instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos.

#### Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)

Instrumento de planejamento da Autoridade Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado

#### Plano Geral de Outorgas (PGO)

Instrumento de planejamento de Estado, aderente às diretrizes do planejamento nacional de transportes, aos planos mestres e aos PDZ, com a finalidade de orientar investidores e consolidar projetos de outorga do setor portuário



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

Conforme consta no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura, “*atualmente, os documentos produzidos sob a vigência da Portaria SEP/PR nº 03/2014 continuam válidos, a saber: PNL 2019, os Planos Mestres dos complexos portuários brasileiros e vários dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ dos portos organizados, os quais serão atualizados, gradativamente, de acordo com as novas portarias vigentes. No futuro, com a elaboração do Plano Nacional de Logística - PNL, que será o referencial de planejamento para a identificação de necessidades e oportunidades presentes e futuras de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, o Governo se valerá desse Plano para a atualização dos instrumentos de planejamento do setor portuário*”. Seguem links para mais informações:

**Portaria MInfra nº 61/2020:**

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-61-de-10-de-junho-de-2020-261494737>

**Plano Nacional de Logística Portuária - PNL:**

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/plano-nacional-de-logistica-portuaria-pnl>

**Planos Mestres - PM:**

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/planejamento-e-gestao/planos-mestres-portos>

**Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ:**

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/plano-de-desenvolvimento-e-zoneamento-pdz>

**Plano Geral de Outorgas Portuárias - PGO:**

[https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/copy\\_of\\_plano-geral-de-outorgas-portuarias-pgo](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/copy_of_plano-geral-de-outorgas-portuarias-pgo)





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.3. Plano Hidroviário Estratégico – PHE

O Plano Hidroviário Estratégico - PHE (MTPA, 2013) elaborado pelo extinto Ministério dos Transportes em 2013 propôs um conjunto de estratégias para viabilizar a utilização em larga escala do transporte hidroviário como alternativa para o escoamento da produção, bem como para o deslocamento de pessoas. O PHE é estruturado em quatro pilares: **Economia de escala** (transporte de grandes volumes de carga, transporte de longa distância, volume de passageiros suficiente); **Sistema fluvial navegável/infraestrutura** (garantia de profundidade mínima, vazões máximas adequadas à navegação, conexão adequada com os outros modos, garantia de navegação frente às mudanças climáticas, segurança à navegação, controle e segurança à navegação); **Sistema de transporte competitivo e sustentável** (baixo risco, alta confiabilidade, acessível ao mercado, baixo custo de transporte, nível de serviço adequado, competitivo com os demais modos); **Governança clara e instituições focadas na sustentabilidade** (estrutura institucional eficiente e legislação clara, adoção de políticas para o desenvolvimento sustentável, interesse social).

O supracitado plano concentra grande parte de seus esforços em proporcionar um ambiente mais favorável ao desenvolvimento do transporte de cargas, com poucas contribuições específicas para o setor de passageiros. Entende-se que um plano estratégico para o desenvolvimento do transporte fluvial de passageiros contribuiria para o aumento desse tipo de transporte, o que estimularia o turismo. Apesar do foco do PHE estar voltado para o transporte de cargas, é importante que as suas metas possam ser alcançadas, uma vez que a economia de escala que se deseja pode contribuir para a redução de preço logístico de transportes de insumos importantes à cadeia produtiva do turismo, reduzindo o custo unitário deles e impactando positivamente na precificação e margem. De toda forma, não é objetivo deste documento analisar esse tipo de abordagem, contudo merece apoio iniciativas que permitam a redução do custo logístico de transportes no Brasil, uma vez que contribuem positivamente na estrutura de capital de firmas da cadeia produtiva do turismo assim como na rede de fornecedores.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### PHE: Sistemas Hidroviários e seus respectivos trechos de rios

Sistemas Hidroviários	Trechos de rios
Amazonas e Solimões	Santarém - Manaus - Coari
	Santarém - Almeirim
	Almeirim - Santana
	Almeirim - Rio Tocantins
Madeira	Itacoatiara - Porto Velho
Tapajós e Teles Pires	Santarém - Itaituba
	Itaituba - Cachoeira Rasteira
Tocantins	Vila do Conde - Marabá
	Marabá - Miracema
São Francisco	Petrolina - Ibotirama
	Ibotirama - Pirapora
Paraguai	Foz rio Apa - Corumbá
	Corumbá - Cáceres
Paraná e Tietê	Três Lagoas - Pereira Barreto
	São Simão - Pereira Barreto
	Pereira Barreto - Anhembí
Sul	Rio Grande - Porto Alegre
	Porto Alegre - Triunfo
	Triunfo - Cachoeira do Sul
	Triunfo - Estrela



Elaboração: Ministério da Infraestrutura



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.4. Plano Nacional de Logística - PNL 2035

O Ministério da Infraestrutura disponibilizou no Portal Participa + Brasil<sup>1</sup> a Consulta Pública para receber contribuições na versão preliminar do Plano Nacional de Logística - PNL 2035, que se qualifica para ser um dos elementos do Planejamento Integrado de Transportes que se refere a Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 123, de 21 de agosto de 2020. Segundo o mencionado portal *“o PNL aporta a visão estratégica ao Planejamento Integrado de Transporte, por meio da identificação de necessidades e oportunidades, presentes e futuras, de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, servindo de referencial para os planos setoriais (terrestre, portuário, hidroviário e aeroviário)”*. Adicionalmente, *“o PNL 2035 reúne uma série de dados e informações que contribuem para análises específicas e para o constante uso do planejamento na tomada de decisões estratégicas por parte do governo federal, governos dos estados e do Distrito Federal, municípios, agências reguladoras, empresas públicas e privadas, inseridas no sistema de transportes nacional”*.

A versão preliminar do Relatório Executivo do PNL 2035, documento anexo, traz: i) os princípios, as diretrizes e os objetivos que nortearam a concepção e o desenvolvimento do plano; ii) aspectos metodológicos, bases informacionais e a estruturação do planejamento integrado e orientado a resultados; visão do Cenário Base 2017, informações sobre as matrizes origem-destino de carga e de pessoas, a rede de infraestrutura e os mapas dos fluxos alocados nas simulações, e o modelo de simulação futura usado; iii) concepção dos cenários para o ano de 2035 e as variáveis adotadas como taxas de projeção das matrizes origem-destino, carteira de empreendimentos simulados, possíveis alterações legais e perspectivas de alterações decorrentes de inovações tecnológicas; iv) principais resultados do plano para cada um dos cenários simulados e os fluxos alocados de cargas e pessoas; v) análises técnicas do conjunto de cenários futuros com foco no subsídio à decisões governamentais.

1. <https://www.gov.br/participamaibrasil/plano-nacional-de-logistica-pnl-2035>



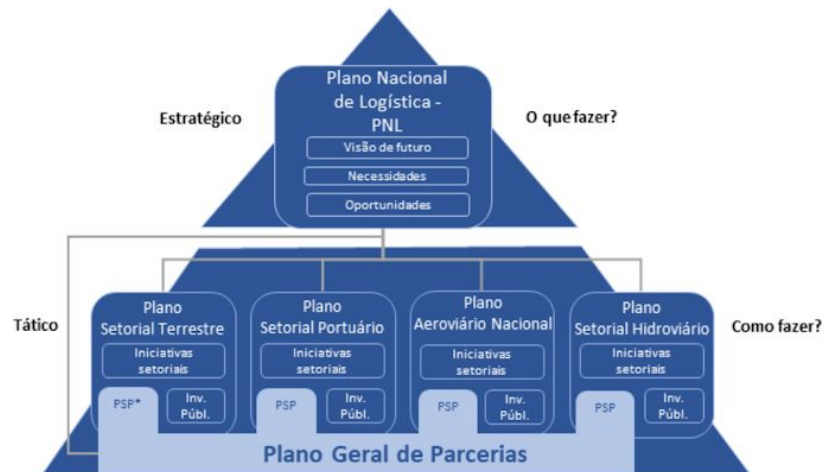
# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

Segundo a EPL, são inovações do PNL 2035: Planejamento voltado a resultados; Visão estratégica, integrada e intermodal da infraestrutura logística; Integração informacional com o Observatório Nacional de Transportes e Logística (ONTL); Matriz Origem-Destino de Cargas e Pessoas mais abrangente; Análise por indicadores considerando TKU e VKU; Rede de Simulação mais abrangente; Maior participação social ao longo do processo de elaboração; e Sistematização do processo de planejamento.

Conforme dispõe o art. 1º da Portaria MINFRA nº 123/2020, o Planejamento Integrado de Transportes contempla os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, bem como as ligações viárias e logísticas entre esses subsistemas e destes com os sistemas de viação dos municípios, dos estados e do Distrito Federal. Assim, o PNL entra no nível estratégico do Planejamento Integrado de Transportes e serve de orientação para os Planos Setoriais (Terrestre, Portuário, Aeroviário e Hidroviário) e para os Planos Gerais de Parcerias.

Assim sendo, é desejável que iniciativas relacionadas à mobilidade e conectividade turística, incluindo as relacionadas ao transporte em águas, observem o Planejamento Integrado de Transportes do Governo Federal e a evolução do PNL.



PSP – Plano Setorial de Parcerias

Fonte: PNL - 2035, EPL (2021)



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.5. A Política Nacional e o Plano Setorial para os Recursos do Mar

O Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005, aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), que tem por finalidade *“orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do País, gerando emprego e renda e contribuindo para a inserção social”*.

A PNRM é condicionada pela Constituição Nacional, pela Política Marítima Nacional e legislações e atos internacionais dos quais o Brasil é signatário pertinentes à matéria. Tem por objetivos:

- promover a formação de recursos humanos;
- estimular o desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia marinhas; e
- incentivar a exploração e o aproveitamento sustentável dos recursos do mar, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e das áreas costeiras adjacentes.

***“Recursos do mar são todos os recursos vivos e não-vivos existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, no leito do mar e seu subsolo, bem como nas áreas costeiras adjacentes, cujo aproveitamento sustentável é relevante sob os pontos de vista econômico, social e ecológico”.***

*(Decreto nº 5.377/2005)*



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

O conjunto de ações que compõe a estratégia para alcançar os objetivos da PNRM é coordenado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM). A CIRM é coordenada pelo Comandante da Marinha e o Ministério do Turismo possui assento. No contexto aplicado a este trabalho, destacam-se as seguintes representações do Ministério do Turismo nos colegiados subordinados à CIRM:

- **Subcomissão para o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM):** destinado a desenvolver ações voltadas para a conservação e a exploração sustentável
  - Comitê Executivo PEM (Planejamento Espacial Marinho)
  - Grupo Técnico PIB do Mar
- **Gerenciamento da Amazônia Azul:** destinado a executar ações relacionadas ao monitoramento das Águas Jurisdicionadas Brasileiras (AJB)

Segundo o sítio eletrônico da Marinha do Brasil<sup>1</sup>, “a PNRM é consolidada por Planos e Programas plurianuais e anuais decorrentes, elaborados pela CIRM, que se desdobram em projetos específicos e constituem os documentos básicos de trabalho. Esses projetos são aprovados pela CIRM e os recursos necessários são repassados, pelos diversos órgãos, mediante convênio, para as Instituições executoras (Universidades, Institutos de Pesquisa e organizações governamentais ligadas aos recursos do mar), conforme o desenvolvimento das várias fases”.

1. <https://www.marinha.mil.br/secirm/institucional>



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

Em consonância com a PNRM, o PSRM está em sua décima (X) edição e foi aprovado pelo Decreto 10.544, de 16 de novembro de 2020<sup>1</sup>. Visa a integração do Mar Territorial (MT), da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e da Plataforma Continental (PC) ao espaço brasileiro. O plano é conduzido por subcomitê subordinado ao CIRM que desenvolve ações de pesquisa e monitoramento voltadas à conservação e à exploração sustentável dos recursos marinhos. Segundo a Marinha do Brasil<sup>2</sup>, o PSRM tem “o propósito de sistematizar as atividades de pesquisa para atender à demanda de informações sobre os recursos naturais e energéticos das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), ilhas oceânicas e áreas marítimas internacionais de interesse, propiciando condições para a exploração sustentável e o monitoramento efetivo da Amazônia Azul, que permita contribuir para o enfrentamento de situações emergenciais, como alterações climáticas significativas, e para o desenvolvimento e implementação da Economia Azul, gerando inúmeros benefícios para toda a sociedade brasileira”.

O X PSRM possui as seguintes ações (e respectivas coordenações): i) Pesquisas Científicas nas Ilhas Oceânicas - Proilhas (Marinha do Brasil); ii) Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha - Revimar (MMA); iii) Aquicultura e Pesca - Aquipesca (MAPA); iv) Biotecnologia Marinha - Biotecmarinha (MCTI); v) Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira - Remplac (MME); vi) Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial -Proarea (MRE); vii) Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Estudos do Clima - GOOS-Brasil (Marinha do Brasil); viii) Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar - PPG-Mar (MEC); ix) Planejamento Espacial Marinho - PEM (Marinha do Brasil); x) Desenvolvimento e Aproveitamento Sustentável da Amazônia Azul -Pro Amazônia Azul (Marinha do Brasil); xi) Promoção da Mentalidade Marítima -Promar (Marinha do Brasil).

Para cada uma das ações o PSRM prevê objetivos, metas, produtos e coordenação e gestão orçamentária.

1. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.544-de-16-de-novembro-de-2020-288552390>
2. <https://www.marinha.mil.br/secirm/psrm/sobre>



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.6. Lago de Furnas - Mar de Minas Gerais

Conhecido como 'O Mar de Minas', o Lago de Furnas é a maior extensão de água do estado de Minas Gerais com 1.440 km<sup>2</sup> - quatro vezes a Baía de Guanabara (RJ). Abrange mais de 30 municípios com grande potencial natural, formando cachoeiras, balneários e piscinas naturais ideais para passeios de barco, pesca esportiva ou ecoturismo. O Lago de Furnas foi formado no ano de 1963, a partir da criação da Usina Hidrelétrica de Furnas no município de São José da Barra em Minas Gerais. Foi fruto e consequência de um projeto político nacional desenvolvimentista que objetivava fomentar o crescimento econômico nacional a partir da expansão industrial e de investimentos no setor energético.

A formação do lago alterou profundamente a dinâmica territorial da região, impactando fortemente a economia de base agrária, as populações locais e relações entre os 34 municípios mineiros que tiveram parte de seus territórios cobertos pelo lago. Trata-se de um dos maiores lagos artificiais do mundo.

Inicialmente, o lago foi criado com a funcionalidade de servir de reservatório para geração de energia, porém, com o passar dos anos, sua apropriação fomentou novas necessidades que geraram novos usos como: piscicultura, turismo, navegação, irrigação, preservação ambiental, entre outros. Vale ressaltar que a prioridade na utilização do lago para a geração de energia e os parâmetros estabelecidos para a operacionalização da usina atuam sobre a instabilidade dos níveis de água, que por sua vez, impacta sobre as demais atividades, como no caso do turismo.





# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

Em relação à atividade do turismo na região essas implicações recaem sobre o seu desenvolvimento, em que o lago é o principal atrativo dos municípios. O turismo no lago de Furnas surge como possibilidade para o desenvolvimento dos municípios e da região.

Contudo, o desenvolvimento do turismo encontra entraves ao seu desenvolvimento na instabilidade do lago e na geração de energia elétrica. Devido uma crise hídrica, que rebaixou os níveis do reservatório no ano de 2012 e se estendeu até meados de 2015, o turismo foi seriamente impactado na região, de modo que os empreendimentos à beira do lago que foram construídos acima da cota máxima de operação do lago, que é de 768 metros acima do nível do mar, viram o lago recuar consideravelmente nesse período, alcançando seus menores níveis, chegando a marcar 752 metros em 2015, a menor medição em 15 anos. O rebaixamento do nível de água em decorrência das operações da usina na geração de energia elétrica em conjunto com a crise hídrica evidencia conflito regional que envolve agentes com interesses opostos.

Mesmo com a Política Nacional de Recursos Hídricos que estabelece o uso múltiplo das águas e a criação de uma agência reguladora para operacionalizar seus instrumentos, verifica-se a existência de uma valoração dissimétrica entre os usos das águas no lago de Furnas. As cotas estabelecidas visam atender a prioridade de geração de energia elétrica frente aos demais usos, sendo a atividade do turismo uma das maiores afetadas.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

Por meio da Resolução Conjunta Nº 18 entre as Secretarias de Estado de Cultura e Turismo (Secult), de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad), de Desenvolvimento Econômico (SEDE), e o Instituto Mineiro de Gestão das Águas (IGAM), foi instituído o Grupo de Trabalho em prol do Lago de Furnas e Peixoto com o objetivo de estudos referentes à manutenção, preservação e promoção do Lago de Furnas e do uso múltiplo de suas águas, para a preservação ambiental e o desenvolvimento econômico e turístico de Minas Gerais.

Segundo informações do sítio eletrônico da Secult-MG<sup>1</sup>, o grupo é coordenado pela Secult e conta com representantes Semad, SEDE, IGAM, Secretaria de Estado de Governo (SEGOV); Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA-MG); Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG); Marinha do Brasil; Ministério do Turismo; Furnas Centrais Elétricas; Ministério do Desenvolvimento Regional; Ministério de Minas e Energia; e Universidade Federal de Alfenas (UFAL). Pela sociedade civil, o Grupo de Trabalho possui representação sugerida das seguintes entidades: Instâncias de Governança Regionais Lago de Furnas, Grutas e Mar de Minas, Nascentes das Gerais e Canastra, Montanhas Cafeiras, Vale Verde e Quedas D'água e Caminhos das Gerais; Associação dos Municípios do Lago de Furnas (Alago); Movimento Pró Furnas 762; Movimento Pró Peixoto 663 e Grupo Todos por Furnas.

1. <https://www.secult.mg.gov.br/noticias-artigos/6476-grupo-de-trabalho-em-prol-do-lago-de-furnas-e-peixoto-realiza-primeira-reuniao>



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.7. Ações da CGPRO/SNDTur/MTur

Por meio da Coordenação-Geral de Produtos Turísticos do Ministério do Turismo, as seguintes iniciativas encontram-se em curso visando o desenvolvimento do turismo em águas:

- Contratação de consultoria, via Prodoc com a Unesco, para levantamento da oferta de produtos e destinos com vocação para o turismo náutico, de pesca e de mergulho, para gerar inteligência de mercado, posicionar o Brasil como destino turístico competitivo nestes segmentos e subsidiar ações de investimento, promoção turística coordenada e o apoio à comercialização de produtos e destinos em feiras e eventos do setor;
- Contratação de consultoria, via Prodoc com a Unesco, para desenvolvimento de estudo de perfil do turista que busca por atividades náuticas (esportivas e de lazer), de pesca e de mergulho, para fins de qualificação e aprimoramento de produtos que atendam o perfil da demanda;
- Contratação de consultoria, via Prodoc com a Unesco, para desenvolvimento de estratégias para posicionamento do Brasil como destino competitivo no segmento de Turismo Náutico, de Pesca e Mergulho nos mercados doméstico e internacional e para traçar estratégias de apoio a comercialização de produtos em feiras e eventos especializado;
- Celebração de Acordo de Cooperação Técnica entre o Ministério do Turismo e a Secretaria Especial do Esporte do Ministério da Cidadania para fins de apoio a eventos esportivos náuticos e aquáticos de interesse turístico, elaboração de calendário de eventos náuticos de interesse turístico, elaboração de calendário de eventos de pesca esportiva;
- Elaboração do Boletim de Inteligência de Mercado sobre o Turismo Náutico, com apontamento de tendências de mercado e casos de sucesso para estimular a inovação de produtos voltados para o turismo náutico.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 13. ESTUDOS E PLANOS

### 13.8. Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turística

A Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões (SNAIC) do Ministério do Turismo firmou Termo de Execução Descentralizada (TED) com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Laboratório de Transportes e Logística (Labtrans). A cooperação técnica prevê 24 meses de execução (outubro/2020 a outubro/2022) e contempla a realização de estudos e pesquisas relacionados ao planejamento do transporte turístico de passageiros no Brasil, envolvendo o mapeamento, o diagnóstico e proposições referentes aos modos rodoviários, ferroviário, aquaviário e aéreo, contemplando sua infraestrutura e pontos de apoio, regulação, iniciativas de fomento, bem como a integração multimodal. O objetivo geral do trabalho consiste na proposta de plano de ação voltado à melhoria da mobilidade e da conectividade turística no Brasil que possibilite gerar empregos e renda em curto e médio prazo. Para a consecução do objetivo geral, o trabalho está estruturado em oito objetivos específicos, desdobrados em metas. Para a finalidade deste trabalho destaca-se a elaboração de proposta de Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turística.

O produto contendo a proposta do mencionado Plano Diretor está previsto para meados de 2022 e visa estabelecer critérios para priorização e direcionamento de recursos para ações de impacto no setor, por meio de estabelecimento de diretrizes tecnológicas comuns, condições de operação, integração e prestação de serviços, bem como de regulação. O plano deverá integrar os planejamentos de turismo e transportes no Brasil, buscando proporcionar condições favoráveis de suporte à circulação dos turistas em território nacional, em todos os modos (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimos, navegação interior e por cabotagem).



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 14. BASES DE DADOS E SISTEMAS OFICIAIS

### 14.1. Portal Aquaviário da EPL

Outro aspecto importante é a definição e efetivo uso de bases de dados e sistemas oficiais do setor aquaviário para fins de planejamento e apoio às políticas públicas e ações governamentais destinadas ao turismo em águas. É desejável também que o ambiente virtual para o acesso a esses dados seja amigável e de fácil operação visando que mais pessoas possam consumir as informações.

Apesar de não ser voltado ao turismo, o Portal Aquaviário do Observatório Nacional de Transporte e Logística da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) traz um exemplo de painel de informações sobre o transporte aquaviário no Brasil, com destaque para a infraestrutura portuária. Os dados utilizados no portal são oriundos de bases oficiais do Governo Federal e são disponibilizadas de forma amigável e interativa para o usuário. O link do portal é:

<https://geo.epl.gov.br/portal/apps/sites/#/geo-ontl/pages/aquaviario>

Com base na experiência do Portal Aquaviário é possível vislumbrar a implantação de uma ferramenta similar voltada às especificidades do Turismo em Águas. Nessa linha, a estruturação inicial de um projeto de painel de informações poderá ser um importante passo para o fortalecimento do setor, incluindo na atração de investimentos.



# VISÃO GERAL DO TURISMO EM ÁGUAS

## 14. BASES DE DADOS E SISTEMAS OFICIAIS

### 14.2. Base de dados em elaboração pelo Labtrans/UFSC

Por meio do Termo de Execução Descentralizada (TED) firmado entre a SNAIC/MTur e o Labtrans/UFSC, será entregue uma base georreferenciada contendo dados oficiais do Governo Federal da infraestrutura aquaviária brasileira. Assim, será possível o Ministério do Turismo obter informações mais precisas do setor para a formulação de políticas públicas e para a definição de ações governamentais. Em um primeiro momento o acesso será restrito a alguns servidores do MTur, contudo poderão ser estudadas medidas que contemplem a implantação de um sistema de informações publicamente disponível em ambiente virtual.



# TÓPICOS ESPECIAIS

## PARTE 2



# TÓPICOS ESPECIAIS

## INTRODUÇÃO

No dia 06 de janeiro de 2021, houve reunião entre o Ministro de Estado do Turismo e o Presidente da Embratur tendo como pauta as atividades do Grupo de Trabalho do Turismo pelas Águas. Na ocasião foram definidas as seguintes pautas prioritárias para o Ministério do Turismo: i) revitalização e ampliação de marinas e infraestruturas turísticas náuticas correlatas; ii) medidas de permissão e facilitação para a importação de embarcações usadas; e, iii) redução de carga tributária de insumos e itens da cadeia produtiva do turismo.

Em outra frente, foi publicado o Decreto 10.607, de 22 de janeiro de 2021, que institui o Grupo de Trabalho Interministerial para reformular a Política Marítima Nacional. O Ministério do Turismo tem participação no grupo, oportunidade em que poderá sugerir subsídios para a elaboração da proposta de reformulação da política. Trata-se de um trabalho importante, em alto nível governamental, no qual poderá ensejar um melhor ambiente para negócios no setor de turismo em águas.

Adicionalmente, conforme visto nos tópicos deste relatório sobre o mergulho no Brasil, em especial o perfil do turista, verifica-se que o nosso país possui grande potencial para desenvolver estruturas de museus subaquáticos, a exemplo do que já se observa em outros países.

Assim sendo, esta seção do relatório irá tratar dessas pautas com prioridade, buscando maior nível de profundidade e dedicação nas análises, reuniões e proposições. Assim, esta segunda parte deste texto base para discussões está organizado da seguinte forma:

- Parte 2A: Revisão da Política Marítima Nacional;
- Parte 2B: Estruturas e instalações de apoio náutico;
- Parte 2C: Medidas de permissão e facilitação para a importação de embarcações;
- Parte 2D: Redução de carga tributária de insumos e itens da cadeia produtiva do turismo;
- Parte 2E: Centros de visitação subaquáticos;
- Parte 2F: Turismo Náutico de Cruzeiros.





# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## PARTE 2A



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.1. IMPORTÂNCIA DA PMN E NECESSIDADE DE REFORMULAÇÃO

O Decreto nº 1.265/1994 aprova a Política Marítima Nacional (PMN) que tem por finalidade *“orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País, de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena do mar e de nossas hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais”*.

A PMN harmoniza-se com as demais Políticas Nacionais e coaduna-se com atos internacionais. Segundo o Decreto, as Políticas Interministeriais e Setoriais que envolvem atividades marítimas regem-se pela PMN, sendo que os órgãos da Administração federal devem contribuir para alcançar os objetivos estabelecidos pela PMN e para atender as suas diretrizes.

Entende-se por atividades marítimas *“todas aquelas relacionadas com o mar, em geral, e com os rios, lagoas e lagos navegáveis”*.

No que tange ao turismo, praticamente inexistente aderência com a Política Nacional de Turismo, não havendo explicitamente ações a realizar pelo Governo Federal. De forma análoga, o mesmo se observa com outras políticas públicas, tendo o atual decreto uma visão restrita e defasada com os tempos atuais. Assim, passados 25 anos de sua publicação, necessita passar por uma reformulação.



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.1. IMPORTÂNCIA DA PMN E NECESSIDADE DE REFORMULAÇÃO

### **Criação e competências do Grupo de Trabalho Interministerial**

Por meio do Decreto nº 10.607/2021 foi instituído o Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) para reformular a Política Marítima Nacional (PMN) com as seguintes competências:

- I - integrar as políticas relacionadas ao uso do mar;
- II - propor procedimentos para a implementação da nova Política Marítima Nacional integrada;
- III - avaliar formas de financiamento para a implementação da nova Política Marítima Nacional;
- IV - definir os objetivos e a prioridade para cada segmento integrante da nova Política Marítima Nacional; e
- V - elaborar as propostas de atos e os instrumentos normativos necessários à implementação da nova Política Marítima Nacional.



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.1. IMPORTÂNCIA DA PMN E NECESSIDADE DE REFORMULAÇÃO

### **Composição e organização do Grupo de Trabalho Interministerial**

Sob a coordenação do Comando da Marinha, o GTI é composto por representantes de 15 órgãos (titular e suplente), no qual o Ministério do Turismo possui representação.

As reuniões ocorrem mensalmente, em caráter ordinário, e mediante convocação do coordenador em caráter extraordinário. O quórum de reunião e de aprovação é de maioria simples, tendo o coordenador o voto de qualidade nos casos de empate. É possível o coordenador do GTI convidar representantes de outros órgãos e entidades públicos e de instituições privadas e especialistas, para participar de suas reuniões, sem direito a voto.

O GTI tem a duração de um ano, prorrogável por igual período, contado da data de designação dos seus membros.

O relatório final das atividades do Grupo de Trabalho Interministerial será encaminhado ao Ministro de Estado da Defesa.



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.1. IMPORTÂNCIA DA PMN E NECESSIDADE DE REFORMULAÇÃO

### Visão geral da importância da PMN

Política de Estado com ações setoriais, transversais e harmônicas

Condiciona as políticas públicas setoriais existentes e as que estão por vir

Orienta as atividades marítimas no país

Oportunidade para atualizar e melhor explorar o potencial das atividades marítimas



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.2. ABRANGÊNCIA

Tema abrangente e de grande importância para a prosperidade do país.

Ilhas  
oceânicas

Águas  
interiores

Amazônia  
Azul

Outras áreas  
de interesse

### Áreas de interesse do Ministério do Turismo:

- Integração da Política Nacional de Turismo com a PMN
- Marcos legais / Segurança Jurídica: Harmonização e simplificação (competências de entes federativos e órgãos públicos)
- Capacitação institucional e profissional e disseminação de informações e conhecimentos



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.3. SETORES INFLUENCIADOS

Envolve vários ministérios e setores da sociedade.

**Comércio Exterior**

Marinha Mercante,  
Portos e Hidrovias

**Transporte de Carga**

**Parque Industrial**

**Emprego**

**Minério,  
Petróleo e Gás**

**Energia no  
Mar e do Mar**

**Pesca e  
Aquicultura**

**Educação e  
Mentalidade  
Marítima**

**Preservação  
ambiental**

**Ciência,  
Tecnologia e  
Biotecnologia**

**Segurança da  
Navegação**

**Fiscalização**

**Saúde**

**Poder Naval e  
Autoridade  
Marítima**

**Esportes**

**Turismo**

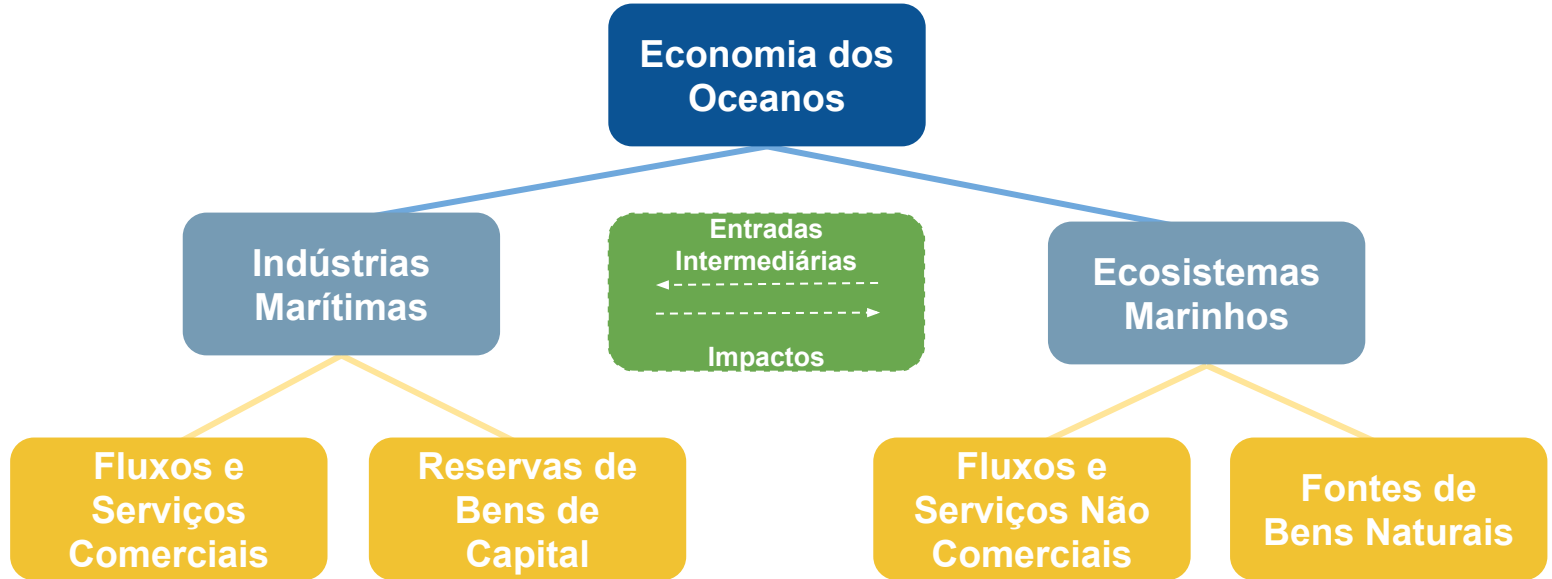
**Atividades  
Sociais e  
Culturais**



# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.4. ECONOMIA DO MAR

Os oceanos são uma nova fronteira da economia. Riqueza imensa em recursos e enorme potencial para impulsionar o crescimento econômico, o emprego e a inovação.

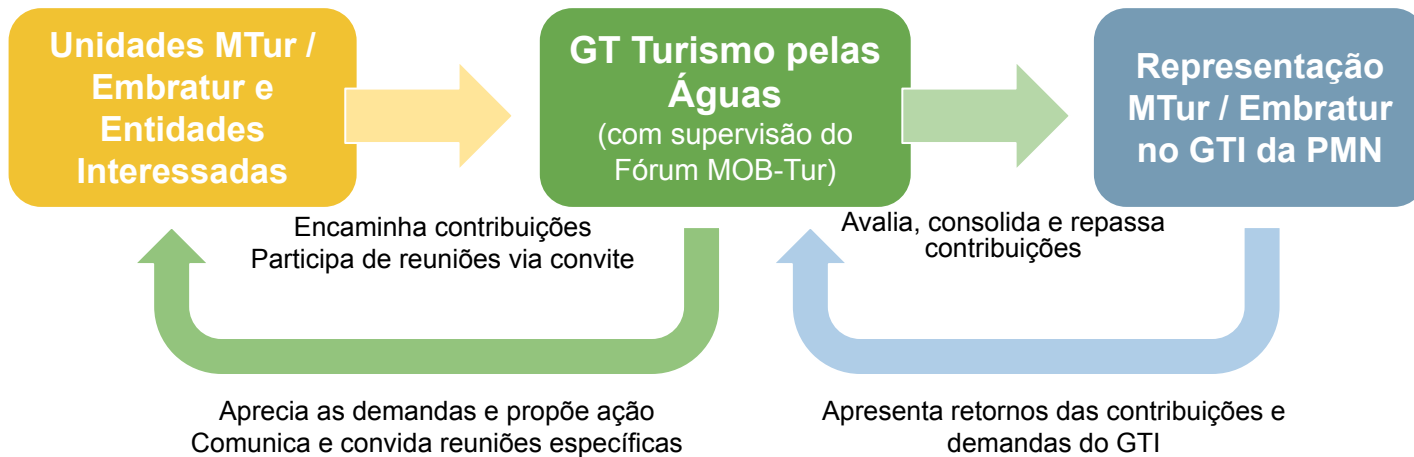




# TÓPICOS ESPECIAIS: REVISÃO DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

## 2A.5. ESTRATÉGIA DE PARTICIPAÇÃO DO MTUR

Visando subsidiar os trabalhos do GTI que irá apresentar proposta de revisão da Política Marítima Nacional, sugere-se a seguinte organização:



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## PARTE 2B



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.1. INTRODUÇÃO

Para o desenvolvimento de produtos turísticos náuticos, os seguintes aspectos devem ser observados:

**Condição física  
(Estrutura)**

**Qualidade dos serviços**

**Segurança para a  
embarcação**

**Localização e acesso  
por terra**

**Conforto para os  
usuários**

Nesta linha, especial atenção deve ser dedicada a estruturas e instalações de apoio náutico com o objetivo de oportunizar a oferta e diversificação de produtos turísticos associados à utilização das águas.

*Fonte: Turismo Náutico: Algumas diretrizes (Fórum Náutico Paulista).*



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.1. INTRODUÇÃO

Conforme visto nos trabalhos realizados pelo GTT-Náutico, assuntos associados à operação e construção de estruturas de apoio náutico sempre teve destaque no segmento, inclusive houve a constituição de um subgrupo no âmbito do mencionado GTT exclusivo para tratar do assunto.

Já no contexto dos trabalhos do GT pelas Águas, verificou-se que, por meio da Câmara Temática Marinas e Meio Ambiente do Fórum Náutico Paulista foi desenvolvido em 2020 o Manual de boas práticas referente aos padrões para implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico (documento anexo). A elaboração do material contou com o apoio e a colaboração das seguintes entidades: Marinha do Brasil, CETESB, ICOMIA, ACOBAR, ANUBA, AACING, SINDMAR.

O documento tem por objetivo auxiliar projetistas, empreendedores e órgãos governamentais no processo de implantação ou adequação de estruturas e instalações de apoio náutico, abrangendo a concepção, projeto, licenciamento, autorização e certificação das mesmas.

Sabe-se que existem diversas realidades em todo Brasil, portanto, quando não for aplicável ou viável cumprir as disposições idealizadas no manual, há a sugestão de se adotar os ajustes necessários preservando os princípios elencados no documento. Assim, o mencionado manual de boas práticas é inserido no contexto deste trabalho para debate e identificação de oportunidades de uso e disseminação.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.2. NECESSIDADE DE IMPLANTAR E REGULARIZAR

### Impacto Socioeconômico

Instalação de apoio náutico com 300 embarcações  
R\$ 141 milhões/ano  
780 postos de trabalho

MARINAS (300 barcos)  
R\$ 6 milhões/ano  
30 empregos diretos

COMÉRCIO E SERVIÇOS  
DIRETOS  
R\$ 50 milhões/ano  
200 empregos diretos

COMÉRCIO E SERVIÇOS  
INDIRETOS  
R\$ 20 milhões/ano  
250 empregos

IMPACTO INDUZIDO  
R\$ 65 milhões/ano  
300 empregos

Segundo dados da Marinha do Brasil, em seus nove distritos, no ano de 2019, houve o registro de 1.420 embarcações destinadas ao esporte e recreio no Brasil, sendo 1.088 com comprimentos entre oito e doze metros.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.3. GLOSSÁRIO

O manual de boas práticas da câmara temática de marinas e meio ambiente do Fórum Náutico Paulista 2020 apresenta um extenso glossário como terminologias aplicadas ao setor náutico. Esse tipo de material é essencial para uma identificação fácil e rápida dos termos e conceitos usados no setor, auxiliando no alinhamento de entendimentos entre as diferentes partes e na compreensão quanto ao direcionamento dos trabalhos desenvolvidos.

A adoção de um glossário por parte do Ministério do Turismo poderá facilitar o desenvolvimento de trabalhos futuros a serem desenvolvidos não só pelo órgão, mas também por qualquer pessoa ou instituição. Conforme apresentado, o Turismo em Águas envolve um vasto segmento de entidades e profissionais da cadeia do turismo. Portanto, são diferentes atores que necessitam constantemente se articularem. Nessa linha, um glossário é muito bem-vindo para nivelar entendimentos quanto aos conceitos e termos.

Assim sendo, considerando que houve um debate entre as entidades que elaboram o manual de boas práticas em comento, sugere-se um debate qualificado em torno do referido glossário disponibilizado ao Ministério do Turismo, visando o estabelecimento de material que possa ser futuramente endossado no âmbito federal.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

As estruturas de apoio náutico compreendem:

### Rampas<sup>1</sup>

Construção em plano inclinado lançada da terra para o corpo d'água.

Normalmente é feita em concreto e se constitui em uma forma simples para lançamento e recolhimento de embarcações sobre carretas, rebocadas por carro, trator ou outro equipamento de movimentação.

### Trapiches ou Píers

Construção ou estrutura em superfície plana e horizontal projetada sobre a água, instalada em local com profundidade suficiente para a acostagem e/ou atracação de embarcações, permanente ou temporário para embarque e desembarque de pessoas ou cargas de forma segura. Pode ser fixo, sobre pilotis, ou flutuante, e é conectado à terra por uma extensão de sua estrutura ou por uma passarela.

### Cais

Construção ou estrutura paralela ou ao longo da margem de um corpo d'água com profundidade suficiente para a atracação, lançamento e içamento de embarcações, assim como o embarque e desembarque de cargas ou pessoas.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

As **instalações de apoio náutico** são um conjunto de estruturas, tais como:

**Garagens náuticas:** Destinadas à guarda de embarcações em terra (vagas secas), em pátios cobertos ou não, utilizando-se de equipamentos, como tratores, guinchos, guindastes, paus-de-carga, empilhadeiras, pórticos fixos ou móveis, para colocar e retirar as embarcações da água. Podem incluir oficina para manutenção e reparo de embarcações e seus motores e equipamentos.

**Clubes:** Entidades sem fins lucrativos com o objetivo de implementar programas, projetos e eventos para difundir e incentivar a prática de esportes e lazer.

**Marinas:** Composta por um conjunto de estruturas planejadas para atender às necessidades da navegação de esporte, turismo e lazer, oferecendo vagas molhadas, em píeres (fixos ou flutuantes) ou poitas, vagas secas para guarda das embarcações em terra, em pátios cobertos ou não, utilizando-se de equipamentos para colocar e retirar as embarcações da água. Também podem oferecer serviços de lavagem das embarcações, manutenção, abastecimento de combustível, além de hospedagem, alimentação e outros serviços ligados ao esporte, turismo e lazer náutico.

**Estaleiros:** Instalações equipadas e apropriadas para a construção, recuperação, conserto e manutenção de embarcações e seus equipamentos.





# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

Usos das instalações de apoio náutico (podendo estar combinadas entre si):

### Guarda

Usadas majoritariamente apenas para guardar embarcações em vagas secas e/ou molhadas.

### Serviço

Além da guarda, possuem estrutura apropriada para efetuar serviços de manutenção, reparo e reforma.

### Destino ou Turística

Estão implantadas em local com apelo turístico, servindo como infraestrutura essencial para acesso à região.

### Urbanas

Estão integradas à cidade, permitindo acesso aos serviços urbanos

Classificações quanto ao acesso às instalações de apoio náutico:

### Pública

Normalmente com acesso aberto ao público nas áreas comuns e restrito ao cais ou píeres de atracação e ao pátio de movimentação e guarda de embarcações por motivo de segurança.

### Privada

Acesso restrito aos associados e membros do grupo privado.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

As estruturas de apoio náutico e instalações de apoio náutico são implantadas em terra ou corpos d'água com o principal objetivo de ancoragem, guarda de embarcações, e também podem ser destinadas ao turismo, esporte, lazer.



Fonte: Fórum Náutico Paulista. Manual de boas práticas: Padrões para implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico. 2020.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

Instalações de apoio náutico são implantações que geram assistência e integração, ordenadas em diferentes categorias de acordo com a função exercida e restrição de acesso.



Fonte: Fórum Náutico Paulista. Manual de boas práticas: Padrões para implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico. 2020.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

Na concepção das instalações de apoio náutico é fundamental a instituição satisfazer as necessidades dos usuários e da comunidade local onde se insere.

### PROJETO DA INSTALAÇÃO DE APOIO NÁUTICO

Seguindo padrões internacionais urbanísticos e de instalações marinas

#### Público Contemplado

A partir das intervenções

#### Usuário

Necessidades atendidas de acordo com o uso

#### Comunidade Local

Qualidade urbanística, integração e impacto socioeconômico



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.4. TIPOLOGIA E CLASSIFICAÇÃO

As instalações de apoio náutico precisam de análises preliminares seguindo critérios técnicos e urbanísticos já estabelecidos para a viabilização do projeto, com o propósito de integração entre os ambientes aquáticos e terrestres, frequentemente as implantações estão localizadas em zonas de proteção ambiental.

### PARÂMETROS PARA IMPLANTAÇÃO E LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Pela natureza da operação, integrando o ambiente e estrutura

#### Critérios Técnicos

Indicam viabilidade de implantação

##### Acesso por água

Livres de obstáculos e riscos na aproximação ao local

##### Profundidade

Adequada ao porte das embarcações a que se destina a instalação

##### Abrigo

Local protegido de elementos naturais e artificiais

##### Eficiência na ocupação

Alternativas de atracação mais efetivas no espelho d'água

#### Critérios Urbanísticos

Relação entre a implantação náutica e malha urbana

##### Acessos por terra

Garantir acesso de veículos de passageiros e cargas

##### Infraestrutura

Acesso a energia elétrica, água, saneamento, coleta de lixo

##### Retro área

Espaço para implantação de estruturas de apoio

##### Integração Urbana

Possibilitar o acesso da população as opções disponibilizadas

##### Vizinhança

Evitar áreas com instituições que causem tráfego pesado e poluição



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 4B.5. PARÂMETROS PARA IMPLANTAÇÃO: CRITÉRIOS

A tomada de decisão para a implantação de instalações de apoio náutico se dá principalmente em função de uma avaliação mercadológica, com base na localização e nos públicos-alvo, observados ainda questões como os custos de implantação e os impactos sociais e restrições ambientais.

Segundo o Manual de Boas Práticas do Fórum Náutico Paulista, as análises preliminares para determinar a localização apropriada para implantação de uma estrutura ou instalação e apoio náutico obedecem a dois conjuntos de critérios:

### CrITÉrios Técnicos

Refere-se a análise de questões como acesso das embarcações pelas águas (livres de obstáculos, sem riscos); profundidade do local e abrigo contra intempéries. A escolha do local apropriado para a instalação e aplicação de soluções adequadas passam pela busca da eficiência na ocupação do espaço, pela minimização dos custos e pela segurança.

### CrITÉrios Urbanísticos

Compreendem os acessos terrestres, infraestruturas como rede de energia elétrica, água e saneamento, serviços públicos como transporte e coleta de resíduos sólidos e impactos de vizinhança.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.5. PARÂMETROS PARA IMPLANTAÇÃO: CRITÉRIOS

Além dos aspectos relacionados à viabilidade econômica, navegabilidade, abrigo das embarcações e das infraestruturas urbanas adjacentes, o potencial de cada área para a implantação de estruturas e instalações de apoio náutico também está associado a:

**Qualidade da água e  
balneabilidade**

**Comunidade organizada**

**Recursos humanos  
capacitados**

**Sustentabilidade social,  
econômica e ambiental**



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.6. PARÂMETROS PARA IMPLANTAÇÃO: ACESSIBILIDADE

O MTur adota como política pública a inclusão das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. A promoção da acessibilidade dos espaços e equipamentos são fundamentais para proporcionar condições para que mais turistas possam ter experiências positivas em relação aos atrativos naturais.

A acessibilidade no meio urbano deve ser observada no Plano Diretor Municipal, nos Planos Diretores de Transporte e de Trânsito, no Código de Obras, no Código de Postura, na Lei de Uso e Ocupação do Solo e na Lei do Sistema Viário, conforme Decreto n.º 5.296/2004. Além disso, as empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo aquaviário devem garantir a acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos.

O Manual de boas práticas de padrões para a implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico apresenta um conjunto de legislações e normas relacionadas ao assunto de forma a orientar na elaboração de projetos e na adaptação das infraestruturas já existentes.





# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.7. PARÂMETROS PARA IMPLANTAÇÃO: ASPECTOS AMBIENTAIS

Em razão de suas características de integração dos ambientes aquático e terrestre, em geral as instalações se encontram em zonas de proteção ambiental como costões, praias, margens de rios, lagos e reservatórios, exigindo licenciamento ambiental para implantação, regularização e operação.

Dentre as observações associadas às questões ambientais, destaca-se a gestão adequada de resíduos de uma marina como medida necessária ao atendimento de normas técnicas existente. O referido manual de boas práticas do Fórum Náutico Paulista traz um conjunto de referências normativas relacionadas à gestão dos resíduos, bem como as classificações dos resíduos normalmente utilizadas (orgânicos, sólidos e semissólidos contaminantes e líquidos contaminantes); condições específicas de armazenamento, de acondicionamento, de isolamento e sinalização, de controles de poluição, de treinamento de pessoal, entre outros; tipos de certificação ambiental (construção sustentável e operação sustentável).

Diante do exposto, a atenção às exigências ambientais se tornam necessárias e ganham alta relevância para o sucesso do empreendimento, seja na fase de implantação como no momento da operação.

Nessa linha, o foco em debates e proposições que visem desburocratizar, simplificar, agilizar e modernizar legislações e normatizações com o objetivo de atender questões ambientais na implantação e na operação de marinas e demais instalações de apoio náutico são fundamentais para se estabelecer segurança jurídica em uma perspectiva de atração de investimentos no setor de turismo em águas. O diálogo passa por entidades públicas como a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e o Ministério do Meio Ambiente (MMA).

Assim, entende-se que este GT possa dar sua parcela de contribuição no avanço dos debates e na apresentação de diretrizes para o segmento de turismo náutico, incluindo questões associadas aos aspectos ambientais.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.8. LEGISLAÇÃO APLICADA

O Manual de boas práticas de padrões para a implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico do Fórum Náutico Paulista reuniu e organizou a legislação e atos normativos sob a forma de disposições constitucionais, leis, medidas provisórias, decretos, resoluções, portarias e deliberações.

Quanto à legislação federal, a organização foi com base nos seguintes assuntos: meio ambiente, cobertura vegetal, fauna, unidades de conservação e outras áreas protegidas, recursos hídricos, ruído e qualidade do ar, saneamento básico, gestão de resíduos sólidos, qualidade do solo e das águas subterrâneas, qualidade do água, patrimônio histórico e cultural, segurança e medicina do trabalho, desapropriação de imóveis, transporte hidroviário, licenciamento ambiental. Adicionalmente, há também a necessidade de observar as legislações estaduais e municipais, cada uma com suas particularidades.

Observa-se que a legislação aplicada é vasta e complexa. Entende-se que medidas que busquem a simplificação e o aperfeiçoamento da legislação é bem vinda, mas deve-se observar o tempo necessário para o alinhamento de entendimentos, amadurecimento de propostas e convencimento de partes. Assim, é importante que, em paralelo ao processo de revisão de leis e atos normativos, se tenham instrumentos que facilitem aos interessados o conhecimento e acesso às atuais legislações e normativos aplicados à implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.9. REALIZAÇÃO DE ESTUDOS

Conforme visto, a tomada de decisão sobre a implantação de estruturas e instalações de apoio náutico envolve a necessidade de se analisar diversos indicadores e informações técnicas, bem como avaliar criteriosamente aspectos mercadológicos e de projeções futuras de demandas.

O mapeamento da cadeia náutica, a identificação de oportunidades e caracterização e avaliação dos desafios de uma determinada região facilita no processo de tomada de decisão de investimentos no setor, permitindo uma atração de investimentos mais segura e ágil. Neste sentido, é desejável a contratação de estudos dedicados a avaliar os potenciais de turismo náutico em determinadas regiões.

Tais estudos, além de orientar em um processo decisório também podem permitir o estabelecimento de diretrizes e recomendações para ações futuras com o objetivo de promover o desenvolvimento dos setores de turismo e náutico, trazendo empregos e renda para a sociedade.

Nesta linha, o documento *“Diretrizes para Ações de Desenvolvimento: Indicadores Socioeconômicos da Cadeia Náutica de Lazer no Estado de São Paulo”* (2018), da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado de São Paulo, elaborado pela Lidera Consultoria e apresentado no Fórum Náutico Paulista, traz um diagnóstico detalhado do turismo náutico do Estado de São Paulo, com dados sobre: atividades náuticas (embarcações e suas peças e acessórios, garagens, abastecimentos, manutenção, seguros, etc), atividades turísticas associadas (perfil de usuário, gastronomia, hotelaria, compras, etc) outras indústrias e mercados associados, movimentações financeiras e geração de empregos, *benchmarks* internacionais, potencial de expansão, oportunidades de investimentos e desafios.

Destarte, entende-se como sendo desejável o incentivo à realização de estudos periódicos sobre o turismo em águas em determinadas regiões do país com o intuito de proporcionar um melhor ambiente de negócios.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.10. NECESSIDADE DE CONSCIENTIZAÇÃO E CAPACITAÇÃO

Como visto, a implantação e a regularização de estruturas e instalações de apoio náutico é complexa e envolve um domínio amplo de conhecimento dos aspectos legais, em especial de legislações voltadas ao meio ambiente.

Assim, enquanto não se efetive uma simplificação regulatória, é desejável que haja uma disseminação de conhecimentos e um alinhamento de entendimentos sobre medidas que devem ser adotadas para o atendimento de normativos.

Além da divulgação de conteúdos em sítios eletrônicos oficiais, as campanhas de conscientização e ações de capacitação são instrumentos que podem facilitar o acesso ao conhecimento. Nesta linha, o planejamento de medidas estruturadas deve ser incentivado e debatido para orientar os órgãos a promoverem esses espaços de divulgação e conhecimento.

A identificação e a organização de conteúdos, a avaliação dos meios de ensino e dos canais de divulgação, a seleção de entidades e profissionais (especialistas, professores, tutores, etc), o estabelecimento de estratégias de coordenação em instâncias regionais e locais, entre outros aspectos precisam ser tratados nesse processo de construção de ações de conscientização e capacitação.



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.11. EIXOS NORTEADORES A SEREM TRABALHADOS

Por meio dos estudos realizados pela Lidera Consultoria, foram identificados oito eixos norteadores a serem trabalhados pela iniciativa pública e privada para o desenvolvimento do setor de turismo náutico de lazer no Estado de São Paulo. Abaixo, apresenta-se esses eixos com adaptações visando estimular um debate em nível nacional

### LEGISLAÇÃO

- Licenciamento ambiental
- Processos e trâmites para regularização
- Regulamentação de profissões ligadas ao setor (marinheiro, broker e dealer)
- Revisão da política de venda de combustíveis

### SEGURANÇA

- Alinhamento de entendimento quanto às competências nas águas
- Acordos entre Municípios, Estados e União e plano de policiamento conjunto
- Fiscalização (contrabando de peças e acessórios e abastecimento irregular)

### INFRAESTRUTURA

- Acesso rodoviário
- Sinalização turística nas estradas e nos municípios
- Dragagem e desassoreamento
- Rampas, poitas e píeres públicos

### DESENVOLVIMENTO REGIONAL

- Adensamento das cadeias produtivas
- Planos Diretores e planos de desenvolvimento regional voltados ao setor náutico
- Ampliação das estruturas náuticas e de serviços indiretos nos municípios
- Projetos urbanísticos em praias públicas e no entorno de estruturas náuticas
- Atração de eventos e criação de festivais



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.11. EIXOS NORTEADORES A SEREM TRABALHADOS

### ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS

- Ampliação da oferta de serviços (marinas e garagens náuticas, postos de abastecimento náutico, manutenção e reforma, serviços indiretos (relac. ao turismo))
- Novas indústrias (motores, componentes eletrônicos e mecânicos, bens de consumo náuticos (ex.: tintas))

### IMAGEM E PROMOÇÃO DO SETOR

- Criação/Fortalecimento de Fóruns (aproximação e diálogo, governança, etc)
- Promoção e divulgação de roteiros, estruturas disponíveis e atividades turísticas
- Fomento à prática náutica de lazer e esportiva (programas de incentivo, esportes em escolas à beira d'água)

### CAPACITAÇÃO

- Cultura empreendedora e gestão de negócios
- Mão-de-obra especializada (produção de estaleiros, manutenção e reforma, marinheiros e tripulantes e turismo e receptivo geral)

### FINANCIAMENTO

- Financiamento à cadeia náutica (estaleiros e fornecedores, marinas)
- Financiamento ao consumidor final



# TÓPICOS ESPECIAIS: ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

## 2B.12. PROPOSTAS IDENTIFICADAS

O Plano Nacional do Desenvolvimento da Náutica 2020 - 2030, apresentado pela ACOBAR, registra que *“embora muitas das questões burocráticas relativas à implantação e à operação das estruturas náuticas sejam alçada da esfera estadual ou municipal, as diretrizes que norteiam esses procedimentos podem ser determinadas pelo Governo Federal”*. Para tanto, o mencionado plano apresenta os principais entraves e algumas propostas / recomendações que organizadas pelos seguintes tópicos: ambiental, fundiário, financiamento e tributário.

Afirma ainda que as medidas podem ser avaliadas em projetos piloto, no qual seria possível realizar o acompanhamento de todo processo e a constatação dos resultados para eventuais ajustes. Menciona ainda a existência de projetos nos Estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Alagoas, Pernambuco e Paraíba.



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## PARTE 2C





# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.1. INTRODUÇÃO

A Embratur realizou o estudo denominado “Turismo Náutico no Brasil: Desoneração e Incentivos para movimentar a economia”. Trata-se de um documento que reúne dados de diversas entidades e especialistas do setor de turismo náutico tendo como foco a atual situação legislativa de tributos aplicados às embarcações destinadas ao turismo náutico de recreio ou de esporte.

A embarcação não se configura apenas como meio de transporte entre dois pontos distintos, mas se constitui também como grande motivador da prática turística em águas. O assunto ganha relevância especialmente no Brasil em função do elevado potencial turístico e econômico a ser explorado no litoral, nas vias internas navegáveis, nos reservatórios de margens de água doce, nos lagos e lagoas.

Assim, visando estabelecer um melhor ambiente de negócios que permita o desenvolvimento do turismo náutico de recreio e esporte, por meio do fomento à aquisição de embarcações privadas, este tópico especial se propõe a subsidiar um debate qualificado e propositivo focando na facilitação da importação de embarcações e suas peças e componentes, via revisão de legislação tributária e simplificação de procedimentos administrativos.



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS

### Legislação brasileira: Tributos

Segundo contribuições da Embratur, para efeito de tributação, a legislação atual, agrupa as embarcações privadas utilizadas para turismo, no âmbito dos seguintes códigos de Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM:

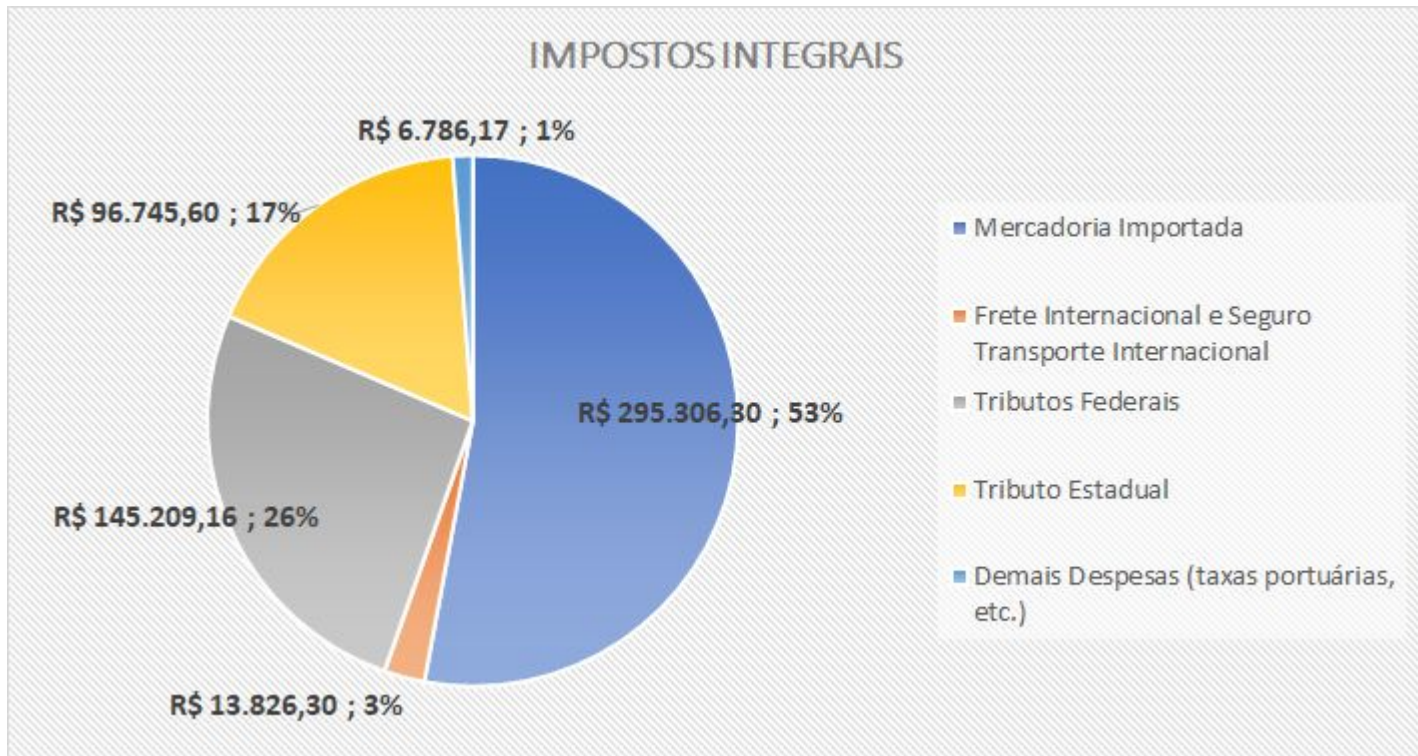
- Capítulo: 89 – embarcações e estruturas flutuantes
  - Posição: 8903 – iates e outros barcos e embarcações de recreio ou de esporte; barcos a remos e canoas
    - Código: 89039100 - -- BARCOS À VELA, MESMO COM MOTOR AUXILIAR
    - Código: 89039200 - -- BARCOS A MOTOR, EXCETO COM MOTOR FORA-DE-BORDA
    - Código: 89039900 - -- OUTROS

Em análise feita pelo DAINV/SNAIC/MTur, para que se perceba o peso dos tributos àqueles que almejam fazer uso comercial e turístico do ativo, foi realizado um exercício de importação de uma embarcação a motor (NCM 8903.92.00) de US\$ 50.000,00 CIF com taxa de câmbio de US\$ 1,00 = R\$ 5,6296 (16/03/2021). Três simulações foram ofertadas a título de comparação: a integral, a com parcelamento de ICMS, e a com alíquotas de tributos federais (II e IPI) reduzidas a 0,25%.



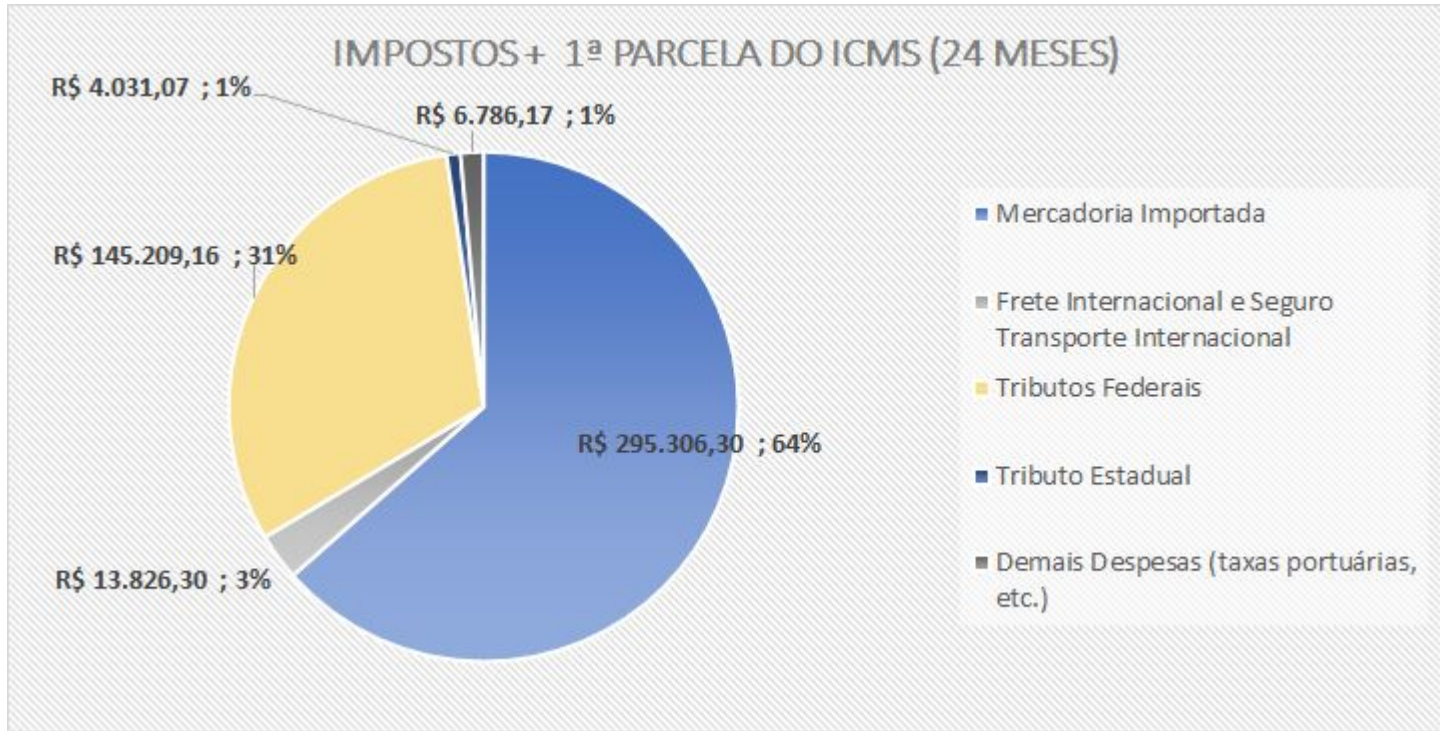
# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS



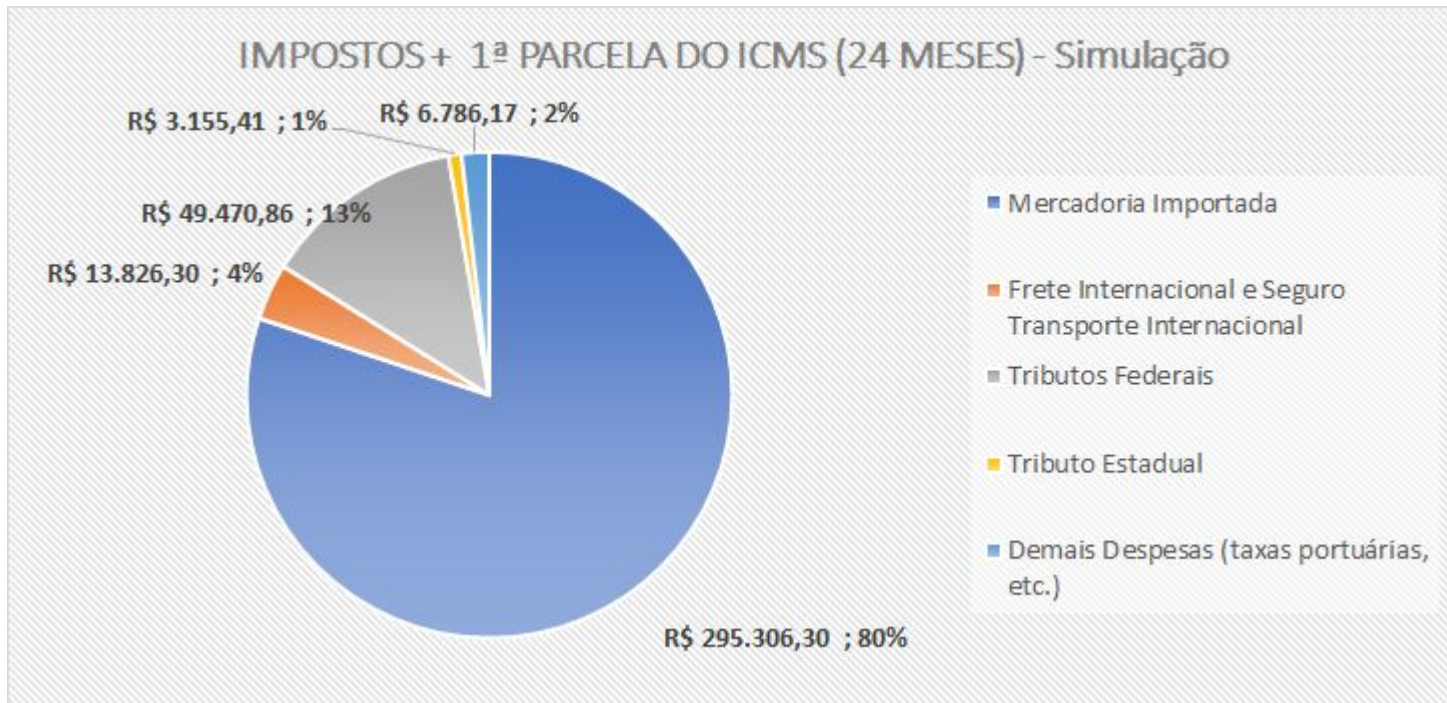
# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS

Comparativo - Custo da Nacionalização Definitiva (% sobre Valor CIF)

IMPOSTOS + 1ª PARCELA DO ICMS (24 MESES) - redução alíquotas

24,80%

IMPOSTOS + 1ª PARCELA DO ICMS (24 MESES)

57,52%

IMPOSTOS INTEGRAIS

88,91%

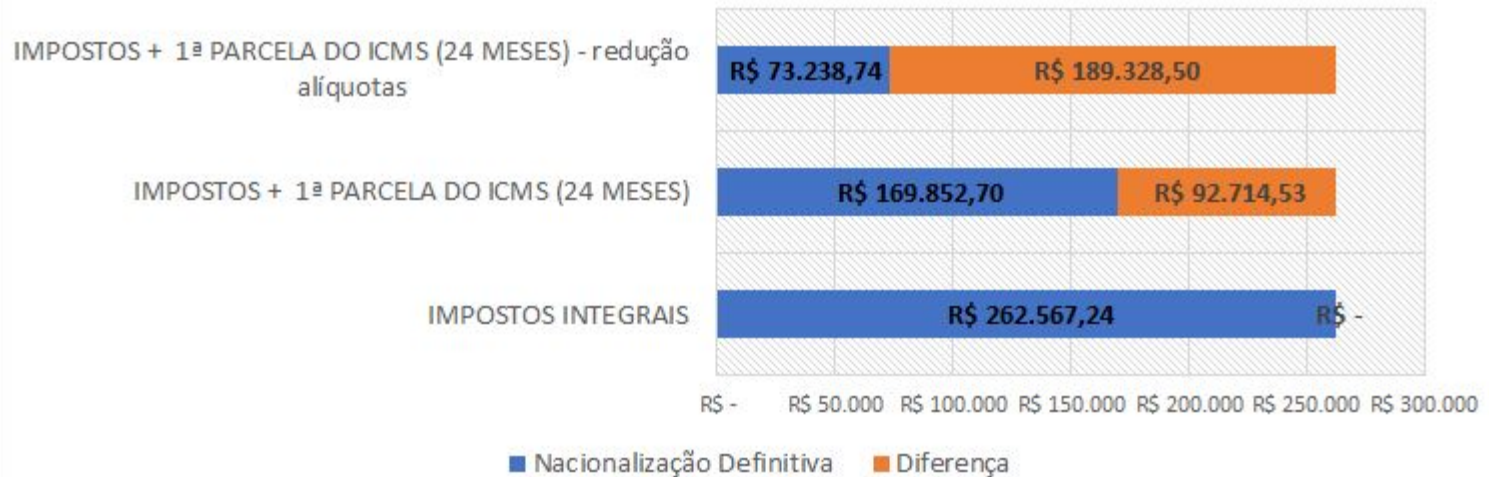
0,00% 10,00% 20,00% 30,00% 40,00% 50,00% 60,00% 70,00% 80,00% 90,00% 100,00%



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS

### Comparativo do Peso Tributário



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.2. TRIBUTOS

A cumulatividade tributária na nacionalização definitiva termina por onerar em até R\$ 189.328,50 o processo de importação de um barco a ser utilizado para frete turístico náutico. Em suma, equivalendo a 64,11% do valor aduaneiro da aquisição de uma segunda unidade, onerando sobremaneira o potencial de geração de riqueza. Em termos econômicos trata-se de um custo de oportunidade perdido pela configuração contraproducente do sistema tributário aplicado na nacionalização de bens. Mesmo com o regime ex-tarifário (o qual oferta isenções ou reduções de alíquotas para aqueles bens considerados de capital), ressaltamos que não impactam toda a sorte de bens, intermediários ou finais, necessários para o empreendedorismo nesse segmento do turismo. Por exemplo, o barco que usamos na simulação. Diante do exposto, verifica-se que há espaço para debater e propor medidas que possibilitem a redução no valor total para aquisição de embarcações importadas, observando os impactos econômicos locais como a expectativa de geração de riqueza adicional, a qual enceta, de modo subsidiário, impactos diretos, indiretos e induzidos sob a forma de empregos, renda e despesas adicionais na cadeia do turismo brasileira, em seus fornecedores diretos e no mercado naval. Entende-se importante considerar o presente assunto no contexto debates da reforma tributária, conduzida pelo Ministério da Economia.





# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.3. FLUXOS ADMINISTRATIVOS E TRIBUTÁRIOS

### Fluxos administrativos e tributários para a importação de embarcações

Outro aspecto a ser explorado se refere aos fluxos administrativos que devem ser observados por órgãos no caso de importação de bens no Brasil, incluindo as embarcações. Apesar de ser um tema amplo e genérico, aplicável a diversos bens importados, entende-se adequada a apresentação da atual situação para a importação de bens para avaliar as instâncias burocráticas sujeitas nos casos de importação de embarcações. A importação de um bem no Brasil percorre um fluxo conforme demonstrado na página seguinte.

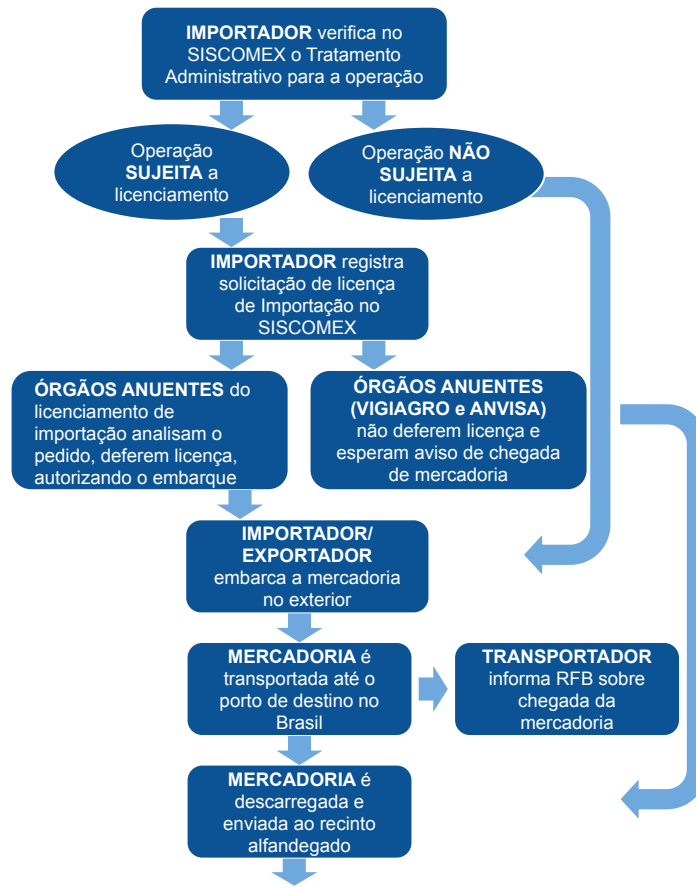
Além disso, ao importar uma embarcação, seja permanente ou temporariamente, além de executar os trâmites alfandegários, algumas medidas devem ser tomadas a fim de adequá-la às leis e normas brasileiras. Dentre essas medidas está a tradução de documentos e planos do navio para o português. Obrigatoriamente, os seguintes documentos devem ser traduzidos:

- **DOC e CGS:** A Diretoria de Portos e Costas (DPC) estabelece através das Normas da Autoridade Marítima que os documentos relacionados ao ISM Code – DOC, relativo à empresa de navegação, e CGS, relativo aos navios – devem ser apresentados em duas versões, sendo uma em inglês e outra em português.
- **Plano de Segurança/Combate a Incêndio:** A DPC também estabelece que uma cópia em português do Plano de Segurança deve ser apresentada e mantida a bordo.
- **Manuais de Máquinas e Equipamentos:** caso sejam importados, máquinas e equipamentos devem ter seus manuais traduzidos para o português, de acordo com a Norma Regulamentadora 12 (NR12).
- **Diário de Navegação:** documento que registra todas as atividades relacionadas à navegação em uma embarcação, incluindo acidentes. Também é regulamentado pela NORMAM e deve ser redigido na língua nacional.



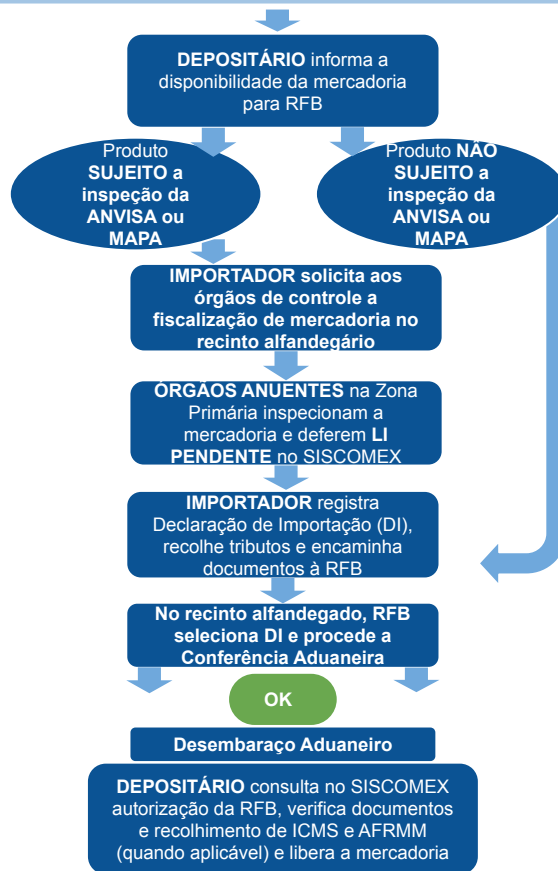
# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.3. FLUXOS ADMINISTRATIVOS E TRIBUTÁRIOS



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.3. FLUXOS ADMINISTRATIVOS E TRIBUTÁRIOS



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.3. FLUXOS ADMINISTRATIVOS E TRIBUTÁRIOS

### **Modernização dos fluxos de controle de embarcações de esporte e recreio em tráfego nacional e internacional**

Constantes críticas e reclamações aos sistemas burocráticos do Brasil recaem sobre a entrada e a saída de embarcações de esporte e recreio. O Fórum Público Nacional de Simplificação e Modernização no Controle das Embarcações de Esporte e Recreio em Tráfego Internacional no Brasil tem por missão *“construir uma legislação mais moderna, menos burocrática, compartilhando parte da responsabilidade pública com o setor privado, contudo, mantendo sempre o nível de controles exigidos pelas autoridades e privilegiando a segurança pública e dos usuários dos serviços em todo o Brasil”*.

A proposta inicial *“consiste em atribuir às Marinas e Clubes Náuticos um papel fundamental de interação com os órgãos públicos e tripulantes, de tal sorte que tais instituições passem a ter a responsabilidade pelo fornecimento de informações, garantindo que quem chega ou sai através delas atenda as normas legais aduaneira, de imigração e de salvaguarda da vida humana no mar”*. Para tanto o Fórum defende a modernização dos fluxos administrativos por meio do uso de novas tecnologias e mudanças de hábitos profissionais envolvendo órgãos públicos, empresas e as pessoas (profissionais do setor e passageiros).

Na Carta FPN 0004/2021, de 17/02/21, o mencionado colegiado apresentou ao GT Turismo pelas Águas as seguintes sugestões:

1) *“implantação de sistema informatizado nos controles de embarcações de esporte e recreio, seus tripulantes e passageiros que trafegam pelo Brasil, de tal modo que possam as autoridades constituídas terem controle em tempo real, através da plataforma eletrônica “Porto sem Papel (absorvido pelo PUCOMEX)”, sobre as embarcações e pessoas que aqui se deslocam”*;



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.3. FLUXOS ADMINISTRATIVOS E TRIBUTÁRIOS

2) “cadastro nacional de iates clubes, marinas e garagens náuticas, visando credenciá-las com objetivo de poder operar o sistema informatizado de controle, mantendo informadas de maneira prévia da embarcação que transita e em tempo real, as autoridades migratórias, aduaneiras e sanitárias devidamente informados do fluxo de pessoas e embarcações, podendo com isto os órgãos públicos definirem pelas necessárias ações competentes”;

3) “reunião conjunta com representantes dos órgãos públicos federais, especialmente: Secretaria da Receita Federal, Departamento de Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Ministério do Turismo, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Ministério da Infraestrutura, Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo, Marinha do Brasil e outros que possam por ventura ter relação institucional com o tema”.

Ademais, o Fórum informa que vem debatendo o tema amplamente com a sociedade e adota como referências as melhores práticas mundiais visando oferecer um sistema de controle ágil, seguro e moderno que possa usado não somente para fins de melhoria do atendimento às demandas relacionadas ao fluxo de embarcações e pessoas, mas também no que tange aos aspectos de arrecadação tributária e geração de renda e empregos.

O Fórum é composto por integrantes da Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRF), Marinha do Brasil, Departamento de Polícia Federal (DPF), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Ministério do Turismo (MTUR), Ministério da Infraestrutura (MINFRA), através da plataforma eletrônica “Porto sem Papel” (absorvido pelo PUCOMEX), Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (EMBRATUR), Associação Brasileira de Velejadores de Cruzeiro (ABVC), Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) representada pela Comissão de Direito Marítimo, Sindicato das empresas de Marinas, Garagens Náuticas e Assemelhados do Estado de São Paulo (SINDMAR) e profissionais do mundo náutico.



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.4. ISENÇÕES PARA PARTES, PEÇAS E COMPONENTES

### Importação de partes, peças e componentes para embarcações

Um dos principais incentivos fiscais para o setor náutico é o que estabelece o artigo 11, da Lei nº 9.493/97: *“Ficam isentos do Imposto sobre Importação - II e do IPI as partes, peças e componentes destinados ao emprego na conservação, modernização e conversão de embarcações registradas no REB [Registro Especial Brasileiro], desde que realizadas em estaleiros navais brasileiros”.*

Contudo, conforme se observa no documento “Turismo Náutico no Brasil: Desoneração e Incentivos para movimentar a economia”, empresas importadoras estão enfrentando dificuldades para gozarem as isenções de II e IPI. Ao tentarem importar na Alfândega Brasileira, as empresas recebem termos de intimação fiscal do Serviço de Procedimentos Especiais Aduaneiros, determinando a apresentação de Licença de Importação, emitida pelo Departamento de Comércio Exterior e comprovação do pagamento dos tributos devidos na importação.

As fundamentações para a exigência decorrem de três dispositivos do Decreto nº 6.759/09:

- Art. 118: *“Observadas as exceções previstas em lei ou neste Decreto, a isenção ou a redução do imposto somente beneficiará mercadoria sem similar nacional e transportada em navio de bandeira brasileira”;*
- Art. 119: *“A concessão e o reconhecimento de qualquer incentivo ou benefício fiscal relativo ao imposto ficam condicionados à comprovação pelo contribuinte, pessoa física ou jurídica, da quitação de tributos e contribuições federais”;*
- Art. 193: *“A apuração da similaridade para os fins do artigo 118 será procedida em cada caso, antes da importação, pela Secretaria de Comércio Exterior, segundo as normas e os critérios estabelecidos nesta Seção”.*

Indicam também a incidência do artigo 17 do Decreto-lei nº 37/1966: *“A isenção do imposto de importação somente beneficia produto sem similar nacional, em condições de substituir o importado”.*



# TÓPICOS ESPECIAIS: IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

## 2C.5. IMPORTAÇÃO TEMPORÁRIA

Todo o bem estrangeiro que ingressa no Brasil é considerado importado, estando sujeito a incidência do imposto de importação (II). No âmbito do regime aduaneiro especial de admissão temporária com suspensão total do pagamento de tributos, disciplinado pela Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (IN SRF) nº 1600/2015, é possível obter condições favoráveis ao impulsionamento do turismo náutico no Brasil.

No caso do turismo náutico de cruzeiros, a IN SRF nº 137, de 23 de novembro de 1998<sup>1</sup>, dispõe sobre o tratamento tributário e o controle aduaneiro aplicáveis à operação de navio estrangeiro em viagem de cruzeiro pela costa brasileira, tendo como benefícios tratamentos tributários diferenciados e controle aduaneiro simplificado.

Uma proposta que tem sido considerada é incluir no escopo da IN SRF nº 1600/2015 as embarcações destinadas ao turismo náutico como bens que podem ser submetidos ao regime de admissão temporária com suspensão total de tributos incidentes na importação, de forma análoga ao que já acontece com os navios de cruzeiros. Adicionalmente, há debates em que se propõe que as embarcações destinadas à promoção ou realização de atividades de turismo náutico possam ser submetidas aos procedimentos simplificados de despacho aduaneiro.

Com os avanços das propostas, entende-se que novos horizontes de um ciclo virtuoso de investimentos no setor de turismo possam se abrir, impulsionando o turismo brasileiro e gerando empregos e rendas para as comunidades locais.

1. <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=14913&visao=anotado>  
2. <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=70297&visao=anotado>



# TÓPICOS ESPECIAIS: REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA

## PARTE 2D





# TÓPICOS ESPECIAIS: REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA

## 2D.1. INTRODUÇÃO

### **A cadeia produtiva do turismo e a importação de bens**

A cadeia produtiva do turismo tem uma singular estrutura de capital, a qual é heterogênea e intertemporal. Isso se observa, por exemplo, na prática de atividades de turismo em águas, a qual comumente depende da importação de determinados equipamentos compreendidos como insumos de sua prestação de serviços ao consumidor final. Sobre esses bens são devidos tributos que muitas vezes os consideram como bens de consumo final ao invés de bens de capital. A otimização e simplificação da carga tributária, particularmente a federal, teria elevado potencial para destravar o potencial de desenvolvimento do setor de turismo em águas, tornando Brasil mais competitivo em relação aos pares imediatos no continente americano.

Num cenário de reforma tributária, o qual parece alvissareiro no presente momento, seria lícita uma análise dinâmica do potencial de geração de riqueza ao se reduzir substancialmente as alíquotas dos tributos federais (II, IPI e PIS/COFINS) assim como seu cálculo, por exemplo, retirando a cumulatividade na apuração dos mesmos. A contrapartida de receita potencial via demais tributos federais, CSLL e IRPJ, assim como na economia das subunidades federais adviria de um maior faturamento e geração de riqueza nas firmas da cadeia produtiva do turismo especializadas no turismo em águas.



# TÓPICOS ESPECIAIS: REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA

## 2D.2. INICIATIVAS DO MTUR

### Iniciativas em curso no MTur

O Departamento de Atração de Investimentos (DAINV) da Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões do Ministério do Turismo tem trabalhado ouvindo associações do trade turístico na análise a situação tributária de cerca de cem itens. São realizadas simulações voltadas à nacionalização de bens. O gargalo consiste em justamente o modelo tributário presente, em sua definição e classificação, interpretar equivocadamente itens que não são adquiridos para um usuário final, pessoa física, mas sim como itens que compõem a estrutura de capital dos empreendimentos turísticos e, para tanto, terminam por majorar, em cascata, sua precificação. Tornando-os, conseqüentemente, nada competitivos, onerosos e diminuindo o potencial de consumo, competitividade e atratividade. Paradoxalmente, ao se observar um fenômeno econômico denominado de curva de Laffer, as altas alíquotas sobre esses mais de cem itens resultam por diminuir a arrecadação de tributos federais e embotar os tributos estaduais e municipais advindos da prestação de serviços turísticos.

Não se pretende propor reduções pontuais sobre itens específicos e de forma isolada, uma vez que se entende que tais medidas são de pouca eficácia e geram impactos muito reduzidos. A proposta se destina estudar e apresentar cenários de impacto econômico considerando uma cesta de bens que compreendem o ciclo de vida do serviços turísticos no Brasil, expressando a estrutura de capital específica das firmas que operam na indústria do turismo. Dessa forma, será possível atingir níveis ótimos de retorno econômico, tributário e social dessa atividade com altos elos entre os setores e de alto impacto do ponto de vista do trabalho e rendimento.

Fontes: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>; <http://www.camex.gov.br/>; <https://www.mercosur.int/politica-comercial/ncm/>



# TÓPICOS ESPECIAIS: REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA

## 2D.3. TRIBUTOS FEDERAIS

### **Avaliações de cenários de impacto econômico**

Os principais tributos federais associados à importação são Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS). Outras taxas existem num processo de nacionalização, contudo não chegam a ter o peso dos referidos acima (variam de 2,5% a 4,0% sobre as despesas totais a depender da modalidade de nacionalização).

O DAINV se relaciona com a Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) do Ministério da Economia debatendo especialmente medidas de incentivo ao setor de turismo por meio de avaliações de impacto no que se refere ao II, que no Mercosul é denominado de Tarifa Externa Comum (TEC), assim como dos demais tributos federais incidentes no processo.

Fontes: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>; <http://www.camex.gov.br/>;  
<https://www.mercosur.int/politica-comercial/ncm/>



# TÓPICOS ESPECIAIS: REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA

## 2D.4. MERCOSUL

### Nomenclatura Comum do MERCOSUL

Como Estado membro do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), o Brasil adota a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), que é a tradução regional do sistema harmonizado internacional (SH), código de classificação aduaneira internacional.

Segundo o site da receita Federal do Brasil, é *“um sistema ordenado que permite, pela aplicação de regras e procedimentos próprios, determinar um único código numérico para uma dada mercadoria”*.

A NCM é fundamental para determinar os tributos envolvidos nas operações de comércio exterior e de saída de produtos industrializados.

Além disso, *“a NCM é base para o estabelecimento de direitos de defesa comercial, sendo também utilizada no âmbito do ICMS, na valoração aduaneira, em dados estatísticos de importação e exportação, na identificação de mercadorias para efeitos de regimes aduaneiros especiais, de tratamentos administrativos, de licença de importação, etc.”*.

Fontes: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>; <http://www.camex.gov.br/>;  
<https://www.mercosur.int/politica-comercial/ncm/>



# TÓPICOS ESPECIAIS: REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA

## 2D.5. REFORMA TRIBUTÁRIA

### **Reforma Tributária**

Encontra-se em curso pelo Governo Federal e nas duas casas do Congresso Nacional propostas de Reforma Tributária. Segundo a proposta do Ministério da Economia, a ideia é *“simplificar e modernizar o sistema tributário brasileiro, gerando impactos positivos na produtividade e no crescimento econômico do país”*.

Assim, é importante que os estudos para a apresentação das propostas considerem a evolução da reforma tributária. No exemplo proposto e trabalhado pela SNAIC e interlocutores do trade, simplificado e sem simulação de crédito tributário, é possível perceber os ganhos advindos de uma calibragem dos tributos em nível federal. Para mais informações:

<https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/reforma-tributaria>



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## PARTE 2E



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.1. INTRODUÇÃO

No contexto do Ecoturismo e Turismo de aventura, vislumbra-se com grande potencial no Brasil as práticas de mergulho com o objetivo de criação de Centros de Visitação Subaquáticos a partir da instalação de recifes artificiais. Trata-se de um segmento crescente no mundo, segundo a Organização Mundial do Turismo. No Brasil o mergulho é um dos principais motivos de viagem. Existem milhares de mergulhadores certificados que praticam a atividade regularmente, movimentando a venda de equipamentos e diversos setores da cadeia de turismo.

Por recife artificial entende-se como sendo *“estrutura submersa, deliberadamente construída ou colocada no leito marinho para emular funções ecossistêmicas de recifes e outros substratos naturais, tais como proteção da biodiversidade, regeneração de habitats degradados, incremento de recursos biológicos marinhos e outras”* (IN Ibama nº 28/2020, art. 3º, III). Segundo o *European Artificial Reef Network* (EARRN), os recifes artificiais e estruturas correlatas são definidos como composições dispostas deliberadamente no assoalho oceânico com o objetivo de simular algumas características de um recife natural. Trata-se de uma prática, com tecnologia acessível, em que pode ser utilizada para modificar ecossistemas aquáticos e recuperar a biodiversidade marinha.

Nesta linha, a Embratur iniciou estudos sobre o assunto buscando referências internacionais e promovendo debates e articulações para avaliar os potenciais locais para permitir a exploração de empreendimentos turísticos. Destaca-se também a participação da Marinha do Brasil e do Ministério de Meio Ambiente na análise de pontos de mergulho no país. No âmbito do Ministério do Turismo, o tema está sendo acompanhado e desenvolvido pela Coordenação-Geral de Aproveitamento Turístico de Ativos de Domínio Público (CGAP) da Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões.



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.1. INTRODUÇÃO

A proposta de estímulo à implantação de Centros de Visitação Subaquáticos segue além da oferta de novos atrativos turísticos de recifes artificiais, contemplando a possibilidade de exploração de empreendimentos em espaços de domínio público, mediante concessão pelo Poder Público competente, observando aspectos como sustentabilidade ambiental, segurança plena de clientes, regularização de atividades associadas, prestação de serviços adequados, treinamento de profissionais, entre outros. Neste sentido, a Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões do Ministério do Turismo tem avaliado a viabilidade de inclusão desse tipo de empreendimento no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal. Adicionalmente, há disposição para debates sobre um possível processo de implementação de Plano Nacional de Recifes Artificiais no Brasil.

Pretende-se também definir um ponto piloto para servir de controle antes da adoção de ações de repercussão nacional. A escolha desse piloto passa por filtros técnicos e levantamento da fauna e flora marinha de possíveis pontos. Com as análises da Marinha do Brasil, estão sendo pesquisados ao menos cinco pontos de mergulho. Haverá ainda pelo menos um ponto de pesca esportiva nos seguintes destinos: João Pessoa/PB, Paulista/PE, Porto de Galinhas/PE.

Esses pontos que podem ser contemplados para receber benefícios com recifes artificiais estão associados com o derramamento de petróleo bruto em 2019. As praias do Nordeste foram tomadas por cinco mil toneladas de óleo. Segundo monitoramento do Ibama, foram 11 estados e mais de 130 municípios afetados.

A captação de acervo contempla trens, blocos e materiais próprios e doações artísticas.





# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.2. EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS

### **MUSA - Museu Subaquático de Arte em Cancún**

O MUSA (Museo Subacuático de Arte) é um monumental museu submerso fundado em 2009, em Cancún, que conta com mais de 500 esculturas dos escultores Jason de Caires Taylor, Karen Salinas Martínez, Roberto Díaz Abraham, Rodrigo Quiñones Reyes e de Salvador Quiroz Ennis. O museu tem por objetivo a preservação de arrecifes de corais e integrar a atividade de turismo de aventura com responsabilidade social e ambiental. Os materiais utilizados nas esculturas são totalmente adaptáveis às condições ambientais marinhas e fazem com que os animais e corais estejam aderidos a elas formando colônias que completam o visual do museu. O MUSA foi visitado por mais de quatro milhões de turistas ao longo de sua operação.



### **Parque de esculturas subaquáticas de Miami**

O renomado arquiteto japonês Shohei Sigematsu, do OMA (um dos maiores escritórios de arquitetura de Miami), projetou o *The ReefLine*, que será o 1º parque subaquático de esculturas na praia de Miami Beach. O projeto de arte pública ambiental estará situado perto da costa da praia e se estende por 11 quilômetros com trilhas para mergulho com snorkel e um recife artificial. O projeto será concluído em várias fases, com a primeira milha prevista para ser inaugurada em dezembro de 2021.



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.3. PROJETO MUSA BR

### Proposta de Museu de Arte Subaquática do Brasil - MUSA BR

A título de exercício de possível implantação de um centro de visitação subaquático, há o projeto de Museu de Arte Subaquática do Brasil (MUSA BR), em Porto de Galinhas / PE. As condições para o mergulho na região são favoráveis com águas quentes, boa visibilidade e diversos pontos de mergulho. Os seguintes atrativos foram identificados no MUSA BR:

Destino turístico diferenciado no Brasil

Rota turística com alto poder de consumo

Preservação dos corais naturais

Diversificação de atrações turísticas

Fonte de receita para o Estado e Municípios

Fortalecimento da indústria de mergulho local

Vinculado ao MUSA BR pode-se associar projetos sociais como o Mangue Vivo que tem por foco a preservação ecológica dos manguezais e do nascedouro da vida marinha, o desenvolvimento econômico e parcerias com as comunidades ribeirinhas e o aumento de pesquisas sobre o ecossistema da região.



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.4. PROJETO RECIFES ARTIFICIAIS

Com o objetivo de promover o Brasil em mercados prioritários no exterior, a Embratur vem articulando o Projeto Recifes Artificiais com diversas entidades públicas (citam-se Ministérios do Turismo e do Meio Ambiente, Exército, Marinha do Brasil e Aeronáutica) e privadas no país. O segmento associado aos recifes artificiais e composições correlatas tem impulsionado o turismo sustentável. Para a Embratur, o desenvolvimento de novos recifes artificiais no Brasil amplia a oferta de destinos para mergulho de contemplação e pesca esportiva e amadora.

Por meio do fruto das articulações realizadas, foi possível, até o presente momento, obter as seguintes disponibilidades de bens para o projeto em destaque:

- Comando do Exército: uma viatura blindada especial lança míssil e dez canhões antiaéreo;
- Marinha do Brasil: um casco de navio e um contêiner de cinco pés;
- Aeronáutica: nove aeronaves e um helicóptero

Em termos normativos, Embratur e MMA avançaram nos seguintes processos de revitalização do turismo náutico:

- Portaria nº 91/2020 que dispõe sobre procedimentos para a realização da atividade de pesca esportiva em unidades de conservação federais administradas pelo ICMBio;
- Instrução normativa nº 3/2020 que dispõe sobre procedimentos para realização da atividade de mergulho nas atividades de conservação federais;
- Instrução normativa nº 28/2020 que estabelece procedimentos a serem observados no licenciamento ambiental para instalação de recifes artificiais.



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.5. PONTOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE RECIFES ARTIFICIAIS

### Pontos sugeridos para implementação de recifes artificiais

A Marinha do Brasil apresentou ao Ministério de Meio Ambiente uma avaliação de pontos de mergulho e de pesca esportiva sugeridos para a implementação de recifes artificiais no Brasil<sup>1</sup>. O quadro abaixo traz um resumo.

Cidade/UF	Pontos de potencial afundamento	Resumo da avaliação
Fernando de Noronha/PE	Mergulho: 8 Pesca: 8	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices</b> . Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices</b> . <b>Obs.:</b> 5 pontos de mergulho e 1 de pesca localizados na área do Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha e APA.
João Pessoa/PB	Mergulho: 10 Pesca: 6	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices</b> . Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices</b> . <b>Obs.:</b> Observar altura máxima entre $\frac{1}{3}$ e $\frac{1}{4}$ do total da profundidade local (segurança da navegação)
Paulista/PE	Mergulho: 5 Pesca: 5	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices</b> . Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices</b> .
Porto de Galinhas/PE	Mergulho: 8 Pesca: 5	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices*</b> . Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices*</b> . <b>*Obs.:</b> Exceto para um ponto de mergulho que tem a sugestão de alteração do local em função da proximidade com o fundeadouro existente.

1. Anexo do Ofício nº 10-32/EMA-MB, de 11/02/2020, em resposta Ofício nº 8424/2019/MMA.



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.5. PONTOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE RECIFES ARTIFICIAIS

Cidade/UF	Pontos	Resumo da avaliação
Maragogi/AL	Mergulho: 8 Pesca: 2	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b> <b>Obs.:</b> todos os pontos localizados na APA da Costa dos Corais.
São Miguel dos Milagres/AL	Mergulho: 6 Pesca: 6	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b> <b>Obs.:</b> todos os pontos localizados na APA da Costa dos Corais.
Praia do Forte/BA	Mergulho: 1 Pesca: 2	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices para o ponto de mergulho.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices para o ponto de mergulho.</b> <b>*Obs.:</b> Se realizado algum afundamento, há a sugestão de alteração do local dos pontos de pesca em função de um cabo submarino existente. Caso contrário, não há óbices.
Salvador/BA	Mergulho: 8 Pesca: 6	Três pontos de mergulho e dois de pesca interferem no ordenamento do espaço aquaviário, na Segurança da Navegação e na Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Sugestão de alteração dos pontos. Para os demais, não há óbices.
Brasília/DF	Mergulho: 1 (+ 1 poligonal)	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b>



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.5. PONTOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE RECIFES ARTIFICIAIS

Cidade/UF	Pontos	Resumo da avaliação
Rio de Janeiro/RJ	Mergulho: 8 Poligonal para Museu de Recife Artificial: 1 Pesca:2	Os pontos de mergulho interferem nos corredores de navegação. Sugestão de alteração dos pontos e da poligonal.
Angra dos Reis/RJ	Pesca: 3	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b> <b>Obs.:</b> todos os pontos localizados na na demarcação da Estação Ecológica de Tamoios.
Ilha Bela/SP	Mergulho: 5	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b> <b>Obs.:</b> dois pontos localizados na APA Marinha do Litoral de São Paulo.
Penha/SC	Mergulho: 1 (+ 1 poligonal)	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b>
Ilhéus/BA	Pesca: 2	Se realizado algum afundamento, há a sugestão de alteração do local de um ponto de pesca em função de um cabo submarino existente. Caso contrário, não há óbices.
Florianópolis/SC	Mergulho: 5	Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar: <b>Não há óbices.</b> Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações: <b>Não há óbices.</b>



# TÓPICOS ESPECIAIS: CENTROS DE VISITAÇÃO SUBAQUÁTICOS

## 2E.6. LICENCIAMENTO AMBIENTAL PARA RECIFES ARTIFICIAIS

### IN Ibama nº 28/2020

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) publicou a Instrução Normativa (IN) nº 28, de 24 de dezembro de 2020, que “estabelece procedimentos a serem observados no licenciamento ambiental para instalação de recifes artificiais, no âmbito das competências atribuídas à União” (art. 1º), aplicando-se ao “Mar Territorial, Zona Econômica exclusiva<sup>1</sup> e Unidades de Conservação instituídas pela União (exceto APAs) e demais situações que venham a atrair a competência para a União licenciar” (art. 2º).

Conforme art. 4º da IN, os recifes artificiais têm por finalidade: “I - Criação de substratos para fixação e reprodução de organismos bentônicos e atração de fauna de vida livre; II - Conservação ou recuperação da biodiversidade e de habitats degradados; III - Gestão dos recursos pesqueiros, visando a produção, o ordenamento, a proteção e o apoio à pesca artesanal e à aquicultura; IV - Pesquisa científica; V - Ecoturismo e mergulho contemplativo”.

A IN traz ainda os procedimentos administrativos para licenciamento ambiental de recifes artificiais, as exigências legais, restrições e infrações aplicáveis.

1. Ver definições de Mar territorial brasileiro e Zona econômica exclusiva brasileira no art. 3º da IN Ibama nº 28/2020.



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## PARTE 2F





# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.1. INTRODUÇÃO

Segundo o Relatório CLIA/FGV (2020)<sup>1</sup>, na temporada 2019-2020 o segmento de cruzeiros marítimos gerou significativo impacto econômico no Brasil com a injeção de R\$ 2,2 bilhões (7,6% superior ao resultado da temporada 2018/2019), contribuindo “com mais de 33 mil empregos e movimentação superior a R\$ 296 milhões em tributos”. O Índice de Alavancagem Econômica (IAE) do setor “foi de 4,63, ou seja, para cada R\$ 1,00 gasto pelas armadoras para a realização da temporada 2019/2020, foram movimentados na economia brasileira R\$ 4,63”. As medidas de isolamento social e paralisação de atividades em decorrência da Covid-19 foram iniciadas em março de 2020, já no final do período da temporada.

As armadoras do turismo náutico de cruzeiros gera resultados nos serviços associados a combustíveis, fornecedores de alimentos e bebidas, comissionamento para operadores de agências, marketing, excursões e escritórios, água e resíduos, rendas de profissionais, além de contribuir com taxas e impostos. Já cruzeiristas e tripulantes resultam em benefícios para o comércio varejista, alimentos e bebidas, transportes em outros modos, passeios turísticos, hospedagens.

O Relatório CLIA/FGV (2020) tem por objetivo “produzir insumos técnicos para orientar políticas públicas e formular estratégias, cenários e indicadores que atestem as vantagens econômicas e sociais de continuação do desenvolvimento do setor, otimizando os benefícios dessa importante atividade no País”. Para a temporada de 2019/2020 o estudo traz: análise do ambiente macroeconômico e do setor de cruzeiros; avaliação do impacto econômico dos cruzeiros marítimos em cabotagem na costa brasileira; avaliação da evolução comparativa com outras temporadas; identificação de perfil e hábitos de viagem dos cruzeiristas; e a estimativa dos impactos causados pela pandemia do Covid-19 aos Cruzeiros Marítimos.

1. Cruise Lines International Association (CLIA) Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil de Cruzeiros Marítimos - Temporada 2019-2020: [https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/09/CLIA-Brasil-Estudo-de-Perfil-e-Impactos-Econ%C3%B4micos-de-Cruzeiros-Mar%C3%ADtimos-no-Brasil-%E2%80%93-Temporada-2019-2020\\_.pdf](https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/09/CLIA-Brasil-Estudo-de-Perfil-e-Impactos-Econ%C3%B4micos-de-Cruzeiros-Mar%C3%ADtimos-no-Brasil-%E2%80%93-Temporada-2019-2020_.pdf)



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.1. INTRODUÇÃO

Assim, uma fonte sugerida para se obter um detalhamento do setor de turismo náutico de cruzeiros no Brasil é o Relatório CLIA/FGV (2020). É possível obter insumos que permitam a promoção de debates qualificados no âmbito do GT de Turismo pelas Águas com as entidades interessadas.

Além do mencionado relatório, há interesse em estimular debates e avanços em torno de assuntos estruturantes no que tange ao aperfeiçoamento de legislações e resoluções, bem como a iniciativas que possam permitir a melhoria de ambientes de negócios e de infraestruturas portuárias. Assim, identificou-se os seguintes assuntos para auxiliar nos próximos passos deste GT: Lei nº 12.815/2013 (Lei Geral de Portos), Projeto de Lei nº 4.199/2020 (BR do Mar), Arrendamento Portuário para Passageiros (caso do Porto de Mucuri em Fortaleza), a Instalação Portuária de Turismo (IPTur, cujo mais recente autorização pela ANTAQ encontra-se em Balneário do Camboriú) regulamentado na Portaria nº 1.064/2020 e Agenda Regulatória 2020/2021.



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.2. LEI GERAL DOS PORTOS

A Lei nº 12.815/2013, conhecida no setor como a “Lei dos Portos”, dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Para o desenvolvimento do turismo náutico de cruzeiros, há o interesse na legislação em comento, quais sejam:

- Fomentar o desenvolvimento de atrativos turísticos aos arredores de marinas e portos;
- Ampliar a infraestrutura portuária turística nacional, incentivando o turismo náutico no país, e
- Incentivar implantação e melhoria da infraestrutura para receptivos nas áreas de embarque e desembarque de passageiros dos portos brasileiros.

O que se sugere para incremento dos tópicos acima descritos é o direcionamento das políticas públicas para o incentivo ao turismo e ao transporte aquaviário de passageiros com intuito de promover transformação nos terminais e suas áreas lindeiras, de tal forma a viabilizar, facilitar, aumentar o acesso a outros meios de locomoção, além de observar o aspecto da segurança pública nos portos, dado que o transporte de cargas demanda bastante atenção dos gestores.

A nova lei trouxe, portanto, liberdade para investimentos privados no setor e direcionou os investimentos públicos a serem realizados nos portos organizados. Assim, caso o parceiro privado queira explorar o fluxo de passageiros, poderá fazê-lo cumprindo os requisitos da ANTAQ sem que precise participar de um processo licitatório, por intermédio da autorização. Essa forma de exploração já ocorre em algumas localidades do país, onde se localizam<sup>1</sup> algumas empresas autorizadas que exploram fluxo de passageiros em Búzios (RJ), Porto Belo e duas autorizadas em Balneário Camboriú (SC).

1. Na listagem de contratos de adesão celebrados pela Antaq. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/jpt-contratos-de-adesao/>



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.2. LEI GERAL DOS PORTOS

Além da liberdade de investimento privado, que tende a estimular o aumento na oferta de infraestrutura privada, a ANTAQ<sup>1</sup> aponta que a Lei dos Portos proporciona: i) Modernização e otimização da infra e superestrutura portuárias existentes; ii) Modicidade e publicidade de tarifas e preços portuários; iii) Estímulo à modernização portuária, e iv) Estímulo à concorrência intra e entre portos.

Menciona-se que a Lei nº 14.047/2020 trouxe uma alteração importante para dar mais agilidade aos processos de arrendamentos nos portos públicos, a possibilidade de dispensa de licitação de área no porto organizado, nos termos do regulamento, quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração e estiverem presentes os seguintes requisitos: i) realização de chamamento público pela autoridade portuária com vistas a identificar interessados na exploração econômica da área; e ii) conformidade com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto.

1. <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Planejamento-portu%C3%A1rio-e-a-nova-lei-dos-portos.pdf>



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.2. LEI GERAL DOS PORTOS

### Exploração portuária

A Lei dos Portos estabelece as formas de exploração das infraestruturas portuárias que, possivelmente, dentre os modos de transportes, seja uma das mais amigáveis a novos investimentos, em sintonia com a liberdade de investimentos. Em suma, quatro são as possibilidades de exploração portuária:

#### CONCESSÃO

total ou parcial do porto organizado, quer seja explorada diretamente por uma empresa pública, que seja delegado a iniciativa privada aos moldes do modelo proposto para a Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA<sup>1</sup>

#### TRANSFERÊNCIA DO PORTO PÚBLICO

por intermédio de instrumento de delegação a estados ou municípios, como por exemplo, o Porto de Paranaguá, delegado ao estado do Paraná

#### ARRENDAMENTO

cessão onerosa (por licitação) de área e infraestrutura pública dentro de Porto Organizado, como o projeto: Terminal Marítimo de Passageiros no porto de Mucuripe, em Fortaleza/CE

#### AUTORIZAÇÃO

direito de exploração de Instalação Portuária fora do Porto Organizado via contrato de adesão.

1. <https://www.ppi.gov.br/desestatizacao-companhia-docas-do-espírito-santo-codesa>



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.3. BR DO MAR

O Ministério da Infraestrutura desenvolveu um sítio específico<sup>1</sup> sobre o Projeto de Lei proposto pelo Poder Executivo que moderniza a cabotagem no País, denominado BR do Mar. O projeto foi encaminhado para o Congresso sob o Projeto de Lei nº 4.199/2020. São objetivos do BR do Mar:

- incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem;
- incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;
- incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional de cabotagem;
- revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;
- incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira;
- otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Com esses objetivos, o Ministério da Infraestrutura espera os seguintes resultados após publicação da lei e implementação das melhorias na cabotagem: i) Ampliação em 40% da oferta das embarcações de cabotagem; ii) Ampliação em 65% do volume de contêineres transportados pela cabotagem, e; iii) Crescimento de 30% na movimentação de cabotagem.

1. "<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/brdomar>"



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.3. BR DO MAR

Nesse sentido, verifica-se que o normativo tem como interesse direto o fomento ao transporte de cargas pela cabotagem. Ocorre que, os benefícios advindos do Projeto de Lei, beneficiarão indiretamente a indústria dos cruzeiristas, como já identificado. Os seguintes objetivos, acima listados, influenciam diretamente no transporte de passageiros:

Incentivar a formação,  
a capacitação e a  
qualificação de  
marítimos nacionais

Estimular o  
desenvolvimento da  
indústria naval nacional  
de cabotagem

Revisar a vinculação  
das políticas de  
navegação de  
cabotagem das  
políticas de construção  
naval.

Dessa forma, o normativo BR do Mar proposto vem a contribuir à regulação do setor do país, de forma a abordar os tópicos identificados como de interesse para o estímulo ao transporte aquaviário de passageiros.

1. "<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/brdomar>"



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.4. ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS PARA PASSAGEIROS

Os investimentos nos portos públicos brasileiros são importantes para ampliar a infraestrutura dedicada a atracação de navios de passageiros. Nesse sentido, em consulta ao sítio eletrônico dedicado aos projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)<sup>1</sup> verifica-se que o projeto do Terminal Marítimo de Passageiros no porto de MUCURIBE (Fortaleza/CE) está na lista de infraestruturas a serem delegadas para iniciativa privada.

Como consta na página do PPI, o Terminal Marítimo de Passageiros terá investimento mínimo estimado em R\$ 1,6 milhão, e está previsto o pagamento ao Governo Federal de parcelas fixas mensais de R\$ 54.435,28. Em contrapartida, o licitante vencedor poderá cobrar a tarifa máxima até R\$ 59,31 para o embarque e desembarque de passageiros e a tarifa máxima de R\$ 39,29 para o trânsito.

Atualmente, o terminal em questão já dispõe de instalações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros, como armazém de bagagens, sala para órgãos fiscalizadores, estacionamento externo com 200 vagas para automóveis e 40 vagas para ônibus, bares, restaurantes e lojas de conveniência. O prédio da estação poderá ser adaptado para a realização de eventos.

O projeto está pronto para ser licitado, no entanto, devido à pandemia do Coronavírus (Covid-19), o leilão do Terminal de Passageiros de Fortaleza (TMP) foi suspenso.

1. <https://www.ppi.gov.br/terminal-maritimo-de-passageiros-no-porto-de-mucuribe-fortaleza-ce>





# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.5. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO - IPTur

A Portaria MINFRA nº 1.064/2020 estabelece os procedimentos para a outorga de autorização de instalações portuárias e gestão de contratos de adesão, definindo as seguintes modalidades: i) terminal de uso privado - TUP; ii) estação de transbordo de carga - ETC; iii) instalação portuária pública de pequeno porte - IP4; e iv) instalação portuária de turismo - IPTur.

O procedimento de autorização se inicia com requerimento à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários de emissão de declaração de adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário. O requerimento deverá conter: i) planta de situação do empreendimento, destacando a poligonal georreferenciada da área a ser ocupada, tanto em terra como em água; ii) planta de localização georreferenciada do empreendimento em escala compatível, destacando a área em terra, berços, canal de acesso, bacia de evolução e área de fundeio; iii) memorial descritivo do empreendimento, destacando tipo e perfil de carga a ser movimentada no terminal, bem como sua projeção de capacidade estática e de movimentação; e iv) estimativa global de investimento.

Em seguida, após a emissão da mencionada declaração, o interessado deverá apresentar requerimento à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, conforme normas da agência<sup>1</sup>, que analisará os requisitos legais e regulamentares para a celebração de contrato de adesão para autorização de exploração de instalação portuária.

Em outro giro, a qualquer momento, o MINFRA poderá determinar à Antaq a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária.

Por fim, a formalização do contrato de adesão é celebrado entre a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, e o interessado, com a interveniência da Antaq.

1. <http://portal.antaq.gov.br/index.php/instalacoes-portuarias-2/instalacoes-portuarias/autorizacoes-de-instalacoes-portuarias/como-obter-autorizacao/>



# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.6. AGENDA REGULATÓRIA DA ANTAQ

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), de acordo com sua competência, prevista no art. 3º do Decreto nº 4.122/2002, de adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento das atividades portuárias e de transporte aquaviário, publicou em 16 de março de 2020 sua Agenda Regulatória 2020/2021.

A proposta de Agenda Regulatória 2020/2021 contou com três eixos: Navegação Interior, Navegação Marítima e Instalações Portuárias, e foi aprovada<sup>1</sup> por meio da Nota Técnica nº 16/2020/GRM/SRG da Gerência de Regulação da Navegação Marítima. Foram recebidas 43 contribuições, sendo 15 acerca dos temas preexistentes e 28 sugestões de novos temas, tendo sido acatada 1 sugestão após análise. Os painéis de monitoramento de indicadores de desempenho dos processos ponta-a-ponta da Gestão Regulatória estão disponíveis online<sup>2</sup>.

Foram identificados os seguintes temas de interesse aos propósitos deste documento: i) Simplificar o estoque regulatório da navegação interior (Navegação Interior); ii) Acompanhar o serviço de transporte coletivo de passageiros e veículos na navegação interior (Navegação Interior); iii) Aperfeiçoar a regulação dos Acordos Operacionais entre Empresas Brasileiras de Navegação – EBNs na navegação de cabotagem, como foco nos impactos concorrenciais (Navegação Marítima); iv) Definição de conceitos e indicadores de prestação de serviço adequado nos portos organizados e instalações portuárias (Instalações Portuárias).

1. <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/05/Voto-Agenda-Regulatoria-2020-2021.pdf>

2. <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoizDBhYzE2ZWUtY2Q2YS00YjJkLWFKZDktNDI3YjY4ZDVmZjhhliwidCI6IjQyYzY4MmViLWVRlZjAtNDZlOC04YmQ4LTkzZjRhYWNlZmUxNyJ9>





# TÓPICOS ESPECIAIS: TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS

## 2F.6. AGENDA REGULATÓRIA DA ANTAQ

### Possíveis Impactos no Transporte Turístico

Entre os fatores restritivos ao crescimento da cabotagem no Brasil, Teixeira et al (2018) destaca a ineficiência portuária e as altas tarifas incidentes no setor, a elevada burocracia nas operações em portos, a complexa tributação, a pequena quantidade e baixa frequência das rotas regulares e as inadequações na infraestrutura, no que diz respeito, principalmente, à integração intermodal.

As normas da navegação interior estão divididas pelo tipo de navegação, sendo para travessia, transporte longitudinal de passageiros, de cargas e misto. A ANTAQ busca reduzir os normativos dos onze atuais para três, em função do destinatário, que estabeleceriam, no que diz respeito à navegação interior, os direitos e deveres dos usuários no transporte público e dos usufruidores do transporte privado, e uma resolução para outorgas e afretamento.

O governo federal tem buscado ampliar o transporte de carga pela costa brasileira, através de incentivos que visam incrementar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos. A Nota Técnica nº 10/2020/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA apresentou avaliação do transporte marítimo, com análise das políticas de estímulo ao transporte aquaviário desenvolvidas por outros países, avaliação de diagnósticos elaborados sobre o transporte de cabotagem no Brasil, objetivando subsidiar a estruturação de medidas de estímulo à cabotagem no Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR. Programa que busca aumentar a oferta da cabotagem no Brasil, incentivar a concorrência, criar novas rotas e reduzir custos.

1. <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/05/Voto-Agenda-Regulatoria-2020-2021.pdf>

2. <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoieZDBhYzE2ZWUtY2Q2YS00YjJkLWFKZDktNDI3YjY4ZDVmZjhhliwidCI6IjQyYzC4MmViLWRIZjAtNDZlOC04YmQ4LTkzZjRhYWNlZmUxNyJ9>



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## PARTE 3



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.1. CONCLUSÕES

A criação do GT Turismo pelas Águas pelo Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística permitiu não somente reunir materiais técnicos relacionados ao tema, mas principalmente possibilitou a continuidade, com outra dinâmica, de um trabalho que já havia sido desenvolvido no âmbito do extinto GTT-Náutico (2008-2018).

Esta primeira entrega se constitui na efetivação da continuidade dos trabalhos tão necessários para o setor de turismo em águas, reunindo diversos documentos de referência elaborados por entidades especializadas e por segmentos do setor de turismo que possuem interesse na pauta. Certamente existem outras publicações altamente qualificadas no qual não foi possível o GT tomar conhecimento até o presente momento, contudo, entende-se que o conteúdo trabalhado neste relatório de texto base para discussão já seja suficiente para avançar com debates em alto nível.

Este produto buscou apresentar uma visão geral do turismo em águas com uma proposta de organização desse tema amplo e de grande potencial de exploração no Brasil. Adicionalmente, foram definidos tópicos especiais para serem debatidos com maior profundidade no Ministério do Turismo como início deste processo de retomada de uma agenda propositiva do setor.

Os dados apresentados estão sujeitos a revisões e atualizações. O GT está recebendo contribuições construtivas e está disposto a atuar na próxima fase dos trabalhos que é a realização de agendas de reuniões específicas com entidades e especialistas interessados no setor de turismo em águas.



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.1. CONCLUSÕES

A expectativa é que essas agendas possam: i) promover a mobilização de entidades e especialistas; ii) reunir de forma organizada e objetiva os anseios do setor; iii) qualificar ainda mais as informações que são necessárias para estruturação de propostas de melhoria; iv) analisar os momentos oportunos de atuação; e v) avaliar retornos das ações executadas.

Em paralelo às agendas, pretende-se realizar algumas entregas que já sejam possíveis de fazê-las em virtude de frutos oriundos das próprias reuniões com as entidades. Adicionalmente, espera-se que seja possível submeter ao Grupo de Trabalho Interministerial de revisão da Política Marítima Nacional os resultados das reuniões no âmbito GT de Turismo pelas Águas.

Cumprir informar que as ações do Ministério do Turismo sobre o tema de turismo em águas não se restringem aos trabalhos do GT. Assim, demandas específicas podem e devem ser tratadas nas unidades do MTur competentes como medida de flexibilização e desburocratização. A sinergia das ações e iniciativas em curso no MTur ocorrem no contexto do GT Turismo pelas Águas (questões técnicas) e do Fórum MOB-Tur (questões institucionais), permitindo avanços estruturados e coordenados do tema em tela.



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

A título de recomendações, está sendo sugerida a realização de um debate orientado no que tange aos tópicos especiais propostos neste documento e também aos outros assuntos que foram tratados na parte de visão geral do turismo em águas. Conforme mencionado, o GT de Turismo pelas Águas pode convidar entidades públicas ou privadas e especialistas para reuniões específicas desde que não gere custos para a Administração Pública.

Assim, propõe-se uma dinâmica de reuniões com agendas entre os meses de maio e novembro de 2021, com periodicidade quinzenal, preferencialmente por videoconferência, para tratar dos seguintes tópicos especiais: i) Estruturas e Instalações de Apoio Náutico; ii) Importação de embarcações; iii) Revisão de carga tributária; iv) Centros de visitação subaquáticos; v) Turismo de cruzeiros; e, vi) Subsídios à revisão da Política Marítima Nacional.

Sem prejuízos, o GT também pode convidar para reuniões extraordinárias, a qualquer tempo, com o intuito de promover outras agendas requeridas pelo setor, bem como para fortalecer eventuais necessidades dos assuntos relacionados aos tópicos especiais.

Ademais, seguem perguntas para estimular e orientar os debates. Essas perguntas estão divididas por tópicos e não são exaustivas.





# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.1. Perguntas para estimular e orientar o debate: Política Marítima Nacional (PMN)

- Quais princípios, diretrizes e objetivos poderiam ser adotados no contexto de atualização da PMN?
- Quais assuntos são fundamentais serem apresentados e debatidos no processo de revisão da PMN?
- Quais são as interfaces existentes entre a Política Nacional de Turismo e a PMN? Quais outras políticas públicas possuem grande relação com o Turismo em Águas?
- Quais materiais e informações podem ser usados para subsidiar na revisão da PMN?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.2. Perguntas para estimular e orientar o debate: Estruturas e Instalações de Apoio Náutico

- Quais são os principais entraves para a implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico?
- Quais medidas gerais de curto e médio prazo podem ser utilizadas pelo MTur para estimular e orientar a implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico?
- Quais ações podem ser adotadas visando desburocratizar, simplificar, organizar, agilizar e modernizar legislações e normatizações com o objetivo de atender questões ambientais na implantação e na operação de marinas e demais instalações de apoio náutico?
- Quais proposições legislativas federais possuem grande impacto no setor? Quais são as que possuem um estágio de elevado amadurecimento e de convergência favoráveis para serem aprovadas?
- Quais são as principais agendas regulatórias em curso para o setor? Quais os tópicos de maior interesse?
- Quais outros estudos de impacto socioeconômico podem ser considerados para subsidiar ações governamentais para o desenvolvimento do setor náutico? Que tipo de estudos podem ser encomendados?
- Quais ações podem ser adotadas para conscientização e capacitação de profissionais e interessados no setor?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.3. Perguntas para estimular e orientar o debate: Medidas de permissão e facilitação para a importação de embarcações

- Além do norte-americano, quais outros sistemas tributários poderiam ser usados comparativamente ao brasileiro?
- Existem estudos atualizados referentes a estimativas de perda de receita tributária da União? Quais possíveis indicações de fonte orçamentária para substituição dos valores a serem desonerados?
- Quais são os impactos socioeconômicos na cadeia da indústria naval brasileira caso ocorra a redução dos impostos mencionados? Há risco de fechamento de empresas nacionais e de perda de empregos?
- Em que medida as propostas de incentivos fiscais para o setor se relacionam com o que se debatido no âmbito da reforma tributária?
- Quais outras informações de impacto socioeconômico positivo podem ser adicionados para auxiliar na justificativa de redução tributária?
- Quais medidas de desburocratização poderiam ser adotadas em curto e médio prazo?
- Quais impactos podem ser percebidos caso haja a inclusão de embarcações no regime aduaneiro especial de de admissão temporária com suspensão total do pagamento de tributos?
- Quais requisitos devem estar presentes para a implantação de um sistema informatizado para controle de embarcações de esporte e recreio, seus tripulantes e passageiros que trafegam pelo Brasil? Como viabilizar a instituição de um cadastro nacional de instalações e estruturas de apoio náutico visando dar suporte ao sistema?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.4. Perguntas para estimular e orientar o debate: Redução de carga tributária de insumos e itens da cadeia produtiva do turismo

- Quais outros estudos e iniciativas poderiam auxiliar no debate e na análise de proposta que vise a redução da carga tributária de insumos no setor?
- Como propostas de redução de carga tributária para o desenvolvimento do setor de turismo náutico podem se harmonizar com a reforma tributária?
- Quais exemplos internacionais podem ser usados como referência para subsidiar uma proposta de redução de carga tributária? Quais são os impactos econômicos previstos?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.5. Perguntas para estimular e orientar o debate: Centro de Visitação Subaquático

- Quais outras referências internacionais podem ser usadas para auxiliar no processo de estímulo de implantação de centros de visitação subaquático?
- Quais medidas estruturantes podem ser adotadas para impulsionar o segmento? Quais são os principais gargalos?
- Quais são os potenciais investidores para implantação e exploração? O que precisa ser incentivado?
- Quais estudos podem ser considerados para subsidiar tomadas de decisões na implantação dos centros?
- Quais aspectos devem ser observados na formulação de políticas públicas para o segmento?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.6. Perguntas para estimular e orientar o debate: Turismo Náutico de Cruzeiros

- Quais referências internacionais podem ser usadas para auxiliar no processo de estímulo ao turismo náutico de cruzeiros?
- Quais medidas estruturantes podem ser adotadas para impulsionar o segmento? Quais são os principais gargalos?
- Quais são os principais temas da agenda regulatória da ANTAQ 2020-2021 para poder desenvolver o segmento?
- Quais estudos podem ser considerados para subsidiar a formulação de políticas públicas e outras iniciativas governamentais?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.2. DEBATE ORIENTADO

### 3.2.7. Perguntas para estimular e orientar o debate: Assuntos gerais

- Que tipo de materiais e informações orientativos (conceitos, perfis de turista, vade mecum, manuais, glossário, etc) poderiam ser disponibilizados pelo MTur? Como organizar um espaço em site? Como divulgar? Quais outras ações de disseminação poderiam ser usadas por parte de outros parceiros?
- Quais medidas poderiam ser adotadas pelo MTur visando o fomento local de turismo em águas?
- Quais medidas poderiam ser adotadas pelo MTur visando a estruturação de grandes pautas associadas ao turismo em águas?
- Considerando a cooperação entre SNAIC/MTur e Labtrans/UFSC, quais diretrizes podem ser apreciadas com o intuito de elaborar um Plano de Mobilidade e Conectividade Turística?
- Que tipo de cursos EaD poderiam ser ofertados? Quais públicos? Quais perfis de tutores?
- Como apoiar instituições públicas e privadas na elaboração de termos de referência visando a contratação de estudos?
- Quais medidas podem ser adotadas visando reduzir informalidades e no setor com o objetivo de regularização para que micro e pequenos empreendedores possam ter acesso ao FUNGETUR?



# CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E PRÓXIMOS PASSOS

## 3.3. CONTRIBUIÇÕES

### 3.3. Como contribuir?

As entidades públicas e privadas e os especialistas interessados em apresentar informações, sugestões, documentos, comentários, críticas construtivas, contribuições diversas podem enviar mensagens para o endereço [mobilidade@turismo.gov.br](mailto:mobilidade@turismo.gov.br). O período de contribuições no âmbito do GT de Turismo pelas Águas ficará aberto até 15 de novembro de 2021.





# REFERÊNCIAS

- Cruzeiros marítimos: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil: temporada 2019-2020.
- Diretrizes para Ações de Desenvolvimento: Indicadores Socioeconômicos da Cadeia Náutica de Lazer no Estado de São Paulo (Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado de São Paulo, Fórum Náutico Paulista e Lídera Consultoria; 2018).
- Estudo do Setor Náutico de Santa Catarina. (Governo do Estado de Santa Catarina, Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - SEBRAE e Ágape Assessoria Comercial Ltda. 2012).
- Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil: Produtos 1 e 2. Termo de Execução Descentralizada 001/2020 SNAIC/MTur e Labtrans/UFSC.
- Estudos para ajuste das INs SRF 137/1998 e 1600/2015.
- Manual de boas práticas: Padrões para implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico (Fórum Náutico Paulista; 2020).
- Museu de arte subaquática do Brasil. Apresentação. (Virgula Promo).
- O Plano de Desenvolvimento do Lago de Furnas de 1975: o desafio da integração regional. (Pozzer, Carlos Eduardo e Ferrão, André Munhoz de Argollo; *Creative Commons Attribution*, 2017).
- O turismo náutico no Brasil – Resumo Executivo (Ministério do Turismo).
- Plano Nacional de Logística - PNL 2035. Relatório Executivo (versão preliminar). Consulta Pública. (Empresa de Planejamento e Logística; 2021).
- Política Marítima Nacional: o mar como caminho para o desenvolvimento e prosperidade do Brasil. Exposição de Motivos Interministerial (EMI) 36/2020. Apresentação. (Ministério da Defesa 02/07/2020)
- Rampa Náutica Pública: Noções Básicas para Implantação (Tania Ferreira).
- Turismo de Sol e Praia: Orientações Básicas. 2ª edição. (Ministério do Turismo; 2010).
- Turismo Náutico: Algumas diretrizes. Apresentação. (Fórum Náutico Paulista).
- Turismo Náutico: Busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País. (confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo; 2011).
- Turismo Náutico no Brasil: Desoneração e incentivos para movimentar a economia (Embratur)
- Turismo Náutico no Mar de Minas. Alavanca promotora do desenvolvimento regional. Apresentação. Audiência Pública de 09/03/2020. Assembleia Legislativa de Minas Gerais. (Antonio Carlos Mendonça Nunes; 2020).
- Vade Mecum: Resoluções e normativas federais relativas ao turismo náutico. (Ministério do Turismo; 2014).



**MINISTÉRIO DO TURISMO**

**EMBRATUR**

Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística

Grupo Técnico de Turismo pelas Águas

SCS Quadra 8, Edifício Venâncio 2000, Bloco B-50, 9º andar, sala 01

Brasília – DF – Brasil – 70333-900

[mobilidade@turismo.gov.br](mailto:mobilidade@turismo.gov.br)

