



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

ATA DE REUNIÃO
23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
07 de maio de 2014
Brasília-DF

1. Identificação da reunião:

Data da Reunião	Horário	Local	Coordenador da reunião	
07/05/2014	09h30 - 17h30	Embratur SCN, Quadra 2, Bloco G Brasília - DF	Coordenador Técnico do GT Náutico: Wilken Souto	
			Telefone:	(61) 2023-8165

Ordem do dia:

- ✓ Posse de novos membros do GTT-Náutico e apresentação de nova coordenação.
- ✓ Informes do subgrupo instituído para confecção do guia de práticas para marinas e pontos de apoio.
- ✓ Atualização de Resoluções e Normativas de Órgãos Públicos Federais: SPU - Portaria Nº 404, SEP (Terminais e Legislação) e SPU/MMA (Projeto Orla).
- ✓ Perspectivas do setor de cruzeiros e resultados da última temporada – Brasilcruise e Clia-Abreamar.

2. Identificação do Documento

Relator do Documento: Harianna Lacerda	Data de Preparação: 29/07/2014
---	--

3. Participantes da Reunião

Representantes dos seguintes órgãos componentes do GTT-Náutico:

Acobar, Anepe, Anptur, Antaq, Brasilcruise, Clia-Abreamar Brasil, CNIg, Comitê Náutico do Estado da Paraíba, Embratur, FNTTAA, IAR, Instituto de Marinas do Brasil, Marinha do Brasil, MMA, MPA, MTur (DEPROD e DFPIT), SEMAR, SEP/PR.

Representantes de outros órgãos: FUMTUR.

Lista de participantes em anexo.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

4. Síntese da Reunião

A abertura da reunião foi realizada às 9h50 pelo Coordenador – Geral de Incentivo a Viagens do Ministério do Turismo, Wilken Souto, que iniciou informando que a ausência dos membros da ANVISA e da Secretaria do Patrimônio da União havia sido justificada. Aproveitou para justificar, ainda, a ausência do Diretor de Produtos e Destinos do Ministério do Turismo e Coordenador-Geral do GTT Náutico, Marcelo Lima Costa.

Wilken Souto (MTur) destacou que se tratava da Primeira Reunião Ordinária com a presença dos novos membros do GTT Náutico, sendo, portanto, a reunião de posse dos membros efetivos (novos e antigos) do grupo, uma vez que saiu no Diário Oficial da União, no dia 6 de maio de 2014, a portaria MTur nº 90, formalizando o grupo. Informou que, em breve, seria publicada nova portaria com os nomes dos titulares e suplentes representantes e indicados por cada instituição-membro do grupo.

Na sequência, apresentou a Coordenadora-Geral de Estruturação de Destinos do Ministério do Turismo, Daniela Fantoni Alvares, como a nova Coordenadora Técnica do GTT Náutico.

A coordenadora deu as boas-vindas aos presentes, falou da importância do GTT Náutico para o desenvolvimento do turismo no Brasil e disse que espera poder contribuir para o grupo e conta com o apoio de todos para que possam ajudá-la a se apropriar das muitas temáticas existentes para o desenvolvimento dos trabalhos. Em seguida, todos os presentes se apresentaram.

A fala foi reconduzida à Wilken Souto (MTur), que leu a pauta da reunião.

Em seguida, com o tema “Guia de Boas Práticas para Marinas e Portos”, Cláudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) deu início à primeira apresentação programada.

Cláudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) ressaltou a urgência na execução do trabalho que seria apresentado, solicitado pelo Ministério do Turismo, para que o setor que está desenvolvendo esse projeto não fique desprotegido e sem orientações de como se opera uma marina, além de trazer informações sobre quais as providências que devem ser tomadas em relação aos impactos ambientais gerados.

Explicou que a elaboração do guia partiu da segmentação do Turismo Náutico com o maior número de estabelecimentos existentes no Brasil do segmento das marinas (iates clubes, garagens náuticas, dentre outros), que também dão atendimento à operação náutica, dando destaque ao setor de cruzeiros marítimos, por se tratar de um setor autossuficiente em termos de controle de impacto ambiental e higienização e contando com uma participação muito ativa da ANVISA, nesse sentido. Em seguida, foi analisado o setor de pontos de fundeio.

Claudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) informou que a análise para elaboração do guia teve detalhamento maior para a estrutura em terra, mas também abrange a parte de estrutura dos navios e que com base nas informações levantadas, foi feito um pequeno resumo de como o grupo trabalharia.

**23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF**



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Informou que a etapa atual dos trabalhos encontra-se na fase de operação e que a etapa posterior será a construção do guia, que é um pouco mais complexa e que por isso, demanda mais trabalho.

Claudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) esclareceu que o documento foi denominado como “Guia de Boas Práticas”, porém está sujeito a alteração para outra terminologia do gênero.

Dando sequência à explanação, ressaltou a importância do conhecimento técnico sobre o *habitat* (áreas secas, áreas molhadas, área do entorno), uma vez que as regiões navegáveis estão passando por mudanças constantes e essas informações influenciam diretamente nas estratégias de trabalho do grupo, abordando, em seguida, os temas do manual e seus desdobramentos.

Claudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) destacou a necessidade de um cuidado com as cidades onde as marinas estão localizadas, além da necessidade de parceria com o governo em todas as esferas, mas principalmente na esfera municipal, para a aprovação de projetos e valorização dessas marinas já existentes, havendo um intercâmbio de conhecimentos entre o setor e o governo.

Falou da importância de, ao elaborar o guia, se levar em conta aspectos como acessibilidade e segurança, defendendo que o documento deve conter as informações essenciais para quem vai projetar, quem vai construir e principalmente, quem vai operar as marinas, para que todos fiquem cientes de quais são as suas obrigações.

Finalizando, Claudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) ressaltou que os assuntos tratados na apresentação não podem ser encarados como algo definitivo e que a proposta é a criação de um material didático e sucinto, mas ao mesmo tempo que permita um conhecimento aprofundado sobre cada item do guia.

Encerrada a apresentação, foi aberto um momento para discussão sobre o tema apresentado.

Rosana Mazaro (ANPTUR), perguntou para qual público o guia será direcionado. Cláudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) respondeu que para os funcionários de uma marina e para os seus usuários de um modo geral, além do proprietário do local.

Klaus Peters (SEMAR) disse que havia entendido que o guia seria uma referência, mas pelo que foi apresentado, na prática, o documento está destinado para as pessoas que estão entrando no barco, direcionado para as questões de impacto ambiental.

Destacou-se, também, que o guia auxiliará os municípios e estados a conduzirem o processo de licenciamento dentro de procedimentos e padrões estabelecidos pelo GTT Náutico, destacando que um grande problema enfrentado pelo setor ocorre no momento de licenciar, pois hoje, quem licencia é responsabilizado como pessoa física e com o documento, esses licenciadores terão um embasamento para saber se a atividade que está licenciando atende aos padrões.

José Esteves Rabello (ANTAQ) deu como sugestão que ao final do guia, para uma consulta mais aprofundada, poderiam ser incluídas as legislações e normas dos órgãos ligados ao tema, como uma espécie de bibliografia complementar.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Carlos Eduardo Bueno (BRASILCRUISE) discordou quanto público-alvo do manual e destacou que o credenciamento dos pontos de apoio não podem se restringir apenas às licenças ambientais exibidas. Como contribuição, sugeriu que o guia abranja outros aspectos tão importantes quanto os ambientais, sendo necessário a implementação de um protocolo mínimo a ser seguido para a obtenção do licenciamento, prestigiando investimentos.

Wilken Souto (MTur) pediu que o grupo fizesse uma reflexão sobre a elaboração do manual como um único documento, pois isso tornaria o documento complexo e muito denso, sugerindo a elaboração de um kit com várias cartilhas, segmentadas por assuntos direcionados para cada caso específico, facilitando o acesso às informações e mantendo o caráter didático e ilustrativo da proposta inicial de elaboração do guia. Sugeriu, também, cautela ao se pensar em um nome definitivo para o guia, uma vez que o tema “boas práticas” é apenas um dos conteúdos inseridos na publicação, propondo que uma discussão sobre a terminologia dada na reunião do final da tarde.

Em seguida, foi passada a palavra para o membro representante da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, Fabio Parolin.

De início, Fabio Parolin (SEP) informou que a proposta de sua apresentação era abordar o papel da SEP dentro do grupo e as alterações que ocorrem com a mudança da legislação, destacando que apesar do GTT Náutico estar muito focado em marinas, abrange também o setor de cruzeiros marítimos, que é o setor que tem maior *interface* com o órgão.

Fabio Parolin (SEP) explanou sobre a Lei nº 12.815/2013 e o Decreto nº 8033/2013, que introduziram uma série de mudanças no setor portuário, visando uma participação maior do setor privado nos investimentos de portos e introduzindo algumas mudanças na maneira como são realizados esses investimentos. Fez, também, a distinção dos dois regimes de exploração utilizados para instalações portuárias pela SEP: a exploração dentro de porto e a exploração fora de porto, explicando que dentro do porto, a forma de investimento se dá através de uma concessão ou a realização de um contrato de arrendamento de uma área portuária junto ao porto e fora do porto, através de uma autorização dada pela ANTAQ, que seriam os terminais privados. Dentro desses terminais privados, estão as instalações portuárias de turismo, que seriam os terminais para embarcações de cruzeiros, informando que, no Brasil já existem um terminal privado, que é o de Porto Belo e outro em processo de autorização junto à ANTAQ, que é o Porto Veleiro, em Búzios.

Fábio Parolin (SEP) explicou o processo de autorização e de instalação portuária de turismo com base no Decreto nº 8033, informando que qualquer interessado (investidor privado) pode sinalizar o seu interesse em investir nessa estrutura, apresentando a documentação determinada na legislação para instalação de um porto. Posteriormente, é feita uma chamada pública a fim de verificar se não existem outros investidores interessados. Em seguida, se tudo estiver de acordo com as políticas e diretrizes do setor, definidos pela SEP, é dada sequência no processo de autorização dessas instalações. Esclareceu que esse procedimento é adotado tanto para a instalação portuária de turismo quanto para qualquer outra instalação privada e que após a chamada pública é que se inicia o trabalho de obtenção de outras autorizações necessárias.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Fabio Parolin (SEP) falou sobre os investimentos feitos pela SEP nos terminais portuários de Fortaleza, Natal e Salvador, que estão em fase de finalização das obras, além da regularização do cais em São Paulo, que também serve aos terminais de cruzeiros. Destacou a importância do terminal de Recife no período em que ocorrerá a Copa do Mundo da FIFA, que se prepara para receber uma delegação de torcedores mexicanos, informando que existe um projeto para que os navios parem na frente do terminal, havendo a hipótese de entrar no PAC 3.

Explicou que as marinas são consideradas áreas não-operacionais, mesmo nos casos em que ficam dentro dos portos, pois na interpretação da SEP, tratam-se de instalações náuticas mas não de instalações portuárias em si e podem ser utilizadas para alavancar a atividade de revitalização portuária dentro dos portos.

Fabio Parolin (SEP) informou que a SEP está, inclusive, trabalhando em uma portaria que promove a regulamentação de projetos de uso de áreas não-operacionais, que engloba os terminais de turismo e marinas, pois entende-se que as áreas portuárias são áreas em que os portos não vão usar mais para carga, mas que tem potencial de aproximar o porto da cidade, promovendo o fortalecimento arquitetônico, histórico e cultural da região e com essa portaria, existirão parâmetros para definir como se propõe o uso de uma área não-operacional e como se estrutura o projeto de uso dessa área, proporcionando uma sustentabilidade econômica, financeira e também ambiental e social e ressaltou a importância da ação conjunta com o poder público federal para alavancar projetos nessas áreas de revitalização, contando com a participação de órgãos como o Ministério do Turismo, Ministério da Cultura e o IPHAN, para que haja uma revitalização do entorno da área portuária e a intenção de investimento passe a ser a última parte e não a primeira.

Encerrando, Fábio Parolin (SEP) informou que o tema “Torre de Controle” seria tratado na próxima reunião e que não entraria em detalhes sobre o tema “Espelho d’água”, por se tratar da Portaria nº 404, que seria apresentada no período da tarde pela SPU.

Aproveitou para sugerir aos membros do grupo do “Guia de Boas Práticas” que pensassem em uma divisão levando em conta os portes das marinas, pois existem gradações de acordo com os tipos de embarcações. Sugeriu, também para o “Guia de Boas Práticas”, a inclusão de algum tema sobre o impacto das marinas em operações de portos.

Wilken Souto (MTur) abriu um espaço para perguntas e contribuições.

Carlos Eduardo (Brasilcruise) questionou sobre quais ações deveriam ser adotadas para com os portos não - regularizados, que geralmente são geridos pela esfera pública municipal e não se verifica uma grande preocupação dos governantes em atender ao que está especificado na legislação.

Fabio Parolin (SEP) respondeu que, pela legislação, o que fica definido é que as instalações portuárias que foram autorizadas antes da vigência da lei vão continuar operando regularmente e, nos casos das instalações que não estavam regulares, elas terão que se encaixar na autorização da ANTAQ, tendo que adotar, obrigatoriamente, os critérios necessários para atender o turista naquela instalação.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

José Esteves (ANTAQ) destacou a importância da adesão às normas, citando a NBR 15450 da ABNT, que trata da acessibilidade no transporte aquaviário, pelos órgãos de fiscalização.

Cláudio Carneiro (Abremar) questionou sobre a possibilidade de se obter informações dos terminais que ainda não cumpriram a determinação da ANTAQ, sugerindo possíveis ações do GTT Náutico para ajudar.

Wilken Souto (MTur) questionou qual a forma real de fiscalização efetiva existente, tanto da SEP quanto da ANTAQ.

José Esteves (ANTAQ) respondeu que a ANTAQ fiscaliza portos e terminais de uso privativo, não cabendo ao órgão a fiscalização de marinas e instalações portuárias e de turismo, por serem considerados TUP (Terminal de Uso Privado), reconhecendo, porém, que não estão completamente preparados, não sabendo informar como a fiscalização ocorrerá no caso das marinas, pois em função da nova norma, o órgão está passando por um processo de implementação dos novos procedimentos de fiscalização, mas se comprometeu a encaminhar as preocupações levantadas pelos membros durante a reunião para os gerentes de fiscalização da ANTAQ.

Fabio Parolin (SEP) esclareceu que fica a cargo da SEP as diretrizes e políticas setoriais e à ANTAQ, a fiscalização de fato, através de seus postos regionais.

Wilken Souto (Mtur) questionou quanto a possibilidade de intervenção do Ministério do Turismo sugerindo, em nome do grupo e enquanto órgão federado, o envio de uma correspondência para alguma articulação, com o intuito de entender de que forma se dá esse processo de implementação de fiscalização e de como é possível auxiliar nesse processo, se propondo a tentar mobilizar as secretarias de turismo estaduais para tentar facilitar o “ser integrante” desse processo do sistema de fiscalização e para que os demais membros consigam entender qual o seu papel e o seu poder de intervenção.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) informou que a Brasilcruise já se manifestou formalmente a respeito e acredita que se for seguido tudo que está na legislação, haverá um colapso do setor, Enfatizando que foi elaborada a Portaria nº 404, mas que não houve uma manifestação expressiva por parte das atas municipais, destacando que deve haver uma intervenção de órgãos como Ministério do Turismo, Secretaria do Patrimônio da União e ANTAQ para “forçar politicamente” o processo, pois o assunto tem que ser regulamentado, para que seja válido e gere uma segurança jurídica, fomentando investimentos para a infraestrutura.

Wilken Souto (MTur) informou que será feito um levantamento de mais pautas para as próximas reuniões, sugerindo uma discussão sobre a forma como se dá o processo de implementação da fiscalização, como um trabalho feito em conjunto pelo grupo e aproveitando a apresentação da SPU, programada para o período da tarde, para saber como o grupo pode se inserir nesse processo de fiscalização, se apropriando da norma, que não é conhecida em detalhes por todos os membros.



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

José Esteves (ANTAQ) lembrou que o Grupo de Meio Ambiente (GME) da ANTAQ deverá comparecer no período da tarde, representado pela subgerente Maria Luiza Gusmão e que por trabalhar diretamente com a área de fiscalização, poderá ter mais informações sobre as ações de fiscalização do setor.

Fabio Parolin (SEP) questiona se existe alguma instrução por parte das associações sobre a não utilização de instalações que não atendem ao padrão, de acordo com o que diz a regulamentação.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) informou que, como representante da Brasilcruise, junto com a ABREMAR, foi à ANTAQ para pedir a realização de ações nesse sentido, mas não obteve êxito, pois a realidade do setor inviabiliza essa não-utilização das instalações irregulares.

Fabio Parolin (SEP) sugere a ocupação dos espaços desses terminais pelos órgãos de fiscalização.

Claudio Carneiro (Abremar) informou que os espaços vêm sendo ocupados pelos órgãos de fiscalização, fomentando a regularização e defendendo a implementação de uma lei que vete o funcionamento de um terminal. Concordou com a sugestão dada por Wilken Souto (MTur) sobre a construção conjunta desse processo.

Fábio Parolin (SEP) falou que as informações para se obter a autorização de um novo terminal constam no Decreto 33 e destacou que o momento é favorável para que as associações (como a Abremar) e as companhias pensem em estratégias para trazer investidores e apresentar novas propostas, se baseando na nova legislação. Em paralelo, é possível pensar em aumentar os investimentos para instalações específicas para cruzeiros, como já existem em outros países, não precisando contar com o porto para isso e com os investimentos federais dentro dele. Informou que consta no Artigo 8º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 todos os requisitos para a Instalação Portuária de Turismo (IPT).

Claudio Carneiro (Abremar) informou que já vem acontecendo um diálogo com a SEP para a melhoria ou alteração da legislação, mas que ainda há um longo percurso a ser trilhado, tendo em vista que se envolve assumir a responsabilidade de investimentos. Informou também sobre a existência de um termo de cooperação entre a Abremar e a SEP sobre o assunto.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) esclareceu que um porto é “propriedade municipal ilegítima”, uma vez que não há uma regularização perante o SPU, nem da terra, nem do espelho d’água. Destacou que o processo político é muito forte, tendo que se convencer o município por processo licitatório para que órgãos como a Abremar ou investidores demonstrem interesse, expondo que a realidade é complicada, mas é um universo que precisa ser provocado.

Wilken Souto (MTur) disse que é importante a participação da SPU nessa pauta e que em seguida, seria enviado um ofício para a ANTAQ, com base na ata da reunião para que se trace essa discussão com mais profundidade na próxima reunião.

Daniela Fantoni (MTur) destacou a importância de uma proposta em se fazer essa interlocução dos portos com a cidade, de integrar essa revitalização para que as pessoas possam se apropriar desse

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

espaço, mudando a sua relação com a cidade, sendo fundamental esse processo, tanto para a atividade turística quanto para o cidadão de uma forma geral.

Rosana Mazaro (Anptur) ressaltou a importância de se fazer um trabalho junto aos governos locais, trabalhando com os municípios na gestão pública em favor do desenvolvimento do Turismo Náutico, dando aos governantes informações sobre o que representa o turismo náutico e os seus segmentos, pois acredita que os gestores não entendem que se trata de um setor econômico que merece investimento e que pode gerar receita para esses locais, justificando que, como o Brasil não tem um histórico de Turismo Náutico e nem uma cultura náutica, há um completo desentendimento dos prefeitos do que significa isso e por isso, não existe interesse em investir no setor.

Wilken Souto (MTur) disse que conclui, a partir dessa discussão, que é possível essa aproximação com as prefeituras e com os 36 pontos de escala, para apresentar as legislações tratadas e como forma de se cumprir o que é proposto. Disse que o GTT Náutico pode fazer uma tentativa de efetivar essa ação, que os membros devem estar preparados para os casos de rejeições, mas que a proposta é abrir um espaço para ouvir esses gestores e identificar as dificuldades de um município para cumprir a legislação, considerando importante discutir e aprofundar numa próxima reunião quais as estratégias e os mecanismos para se chegar até os gestores, identificando qual é a dificuldade enfrentada, envolvendo-os na discussão e convidando para uma reunião ordinária ou extraordinária.

Encerrada a discussão sobre o tema, Wilken Souto (MTur) passou as pautas programadas para o período da tarde, incluindo uma solicitação de pauta da ANEPE sobre o Princípio do Turismo na Pesca do Brasil e os problemas enfrentados, encerrando a primeira parte da reunião.

João Victor Columna (ACOBAR) solicitou pauta para a próxima reunião para explanação das necessidades e dos entraves e como se encontra hoje o nicho de mercado de Esporte e Lazer.

As atividades foram retomadas às 14 h por Wilken Souto (MTur), que informou que a apresentação sobre a Portaria nº 404 seria adiada para a reunião do mês de agosto, devido a impossibilidade de comparecimento do representante da SPU.

A primeira apresentação da tarde foi realizada por Salomar Júnior (Ministério do Meio Ambiente), sobre o tema: “Projeto Orla”.

Inicialmente, Salomar Júnior (MMA) esclareceu que o projeto é uma ação conjunta do Ministério do Meio Ambiente com a Secretaria do Patrimônio da União (SPU/MP), que juntos formam a Coordenação Nacional do Projeto Orla e informou que a apresentação trataria sobre a erosão das áreas costeiras do Brasil, problema que muitos municípios tem enfrentado e como o Projeto Orla vem atuando nesses casos.

Salomar Júnior (MMA) informou que está previsto no PPA 2012-2015 uma definição sobre zona costeira e a sua importância para o Brasil, bem como a admissão dos 9000 km e a densidade da população que vive nessa área e que focado no PPA, o objetivo é capacitar a sociedade e os parceiros institucionais nos 17 estados costeiros.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Esclareceu que a etapa de implementação do projeto não está se desenvolvendo da mesma forma em todos os estados e que a iniciativa de implementar parte muito de uma ação municipal, uma vez que se trata de um projeto voluntário.

Salomar Júnior (MMA) informou que o projeto fala um pouco da densidade, do mapa das áreas prioritárias para a conservação da biodiversidade da zona costeira em marinhas, destacando que existem conflitos e uma discussão para revisão dessas áreas prioritárias pelo MMA.

Falou sobre as definições de Zona Costeira, baseado nas legislações que tratam dessa terminologia, destacando o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, a Lei nº 7661, de 16 de maio de 1988, além do Decreto Nº 5300 de 07 de dezembro de 2004, que veio regulamentar a lei citada anteriormente.

Salomar Júnior (MMA) destacou que a gestão da orla marítima tem como objetivo planejar e implementar ações nas áreas na zona costeira que apresentem maior demanda por intervenções, explicando que trata-se de uma área muito sensível e que precisa de um olhar diferenciado, que discipline o uso e ocupação dessa porção de território.

Explanou sobre as ações estratégicas para a orla, destacando, porém, que há pouca interação entre os órgãos de todas as esferas no que tange à concentração e sobreposição de políticas de usos e recursos.

Salomar Júnior (MMA) deu destaque para o tema “lixo marinho”, informando que o MMA está planejando fazer um *start* do lixo marinho no Brasil, para que seja feito um diagnóstico desse panorama, uma vez que o tema vem sendo um dilema enfrentado na costa brasileira, além de ser preocupante para a sociedade.

Explanou sobre o processo de erosão e sedimentação e o risco e vulnerabilidade natural, citando o exemplo de Jaboatão dos Guararapes (PE).

Sobre as definições de Orla Marítima, Salomar Júnior (MMA) citou o Decreto nº 5300. Em seguida, fez um aparato sobre o marco legal e a história do gerenciamento costeiro no Brasil, falando sobre a Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM, em 1980, a Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA - Lei 6938, de 31 de agosto de 1981, a Constituição e o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC - Lei 7.661, de 16/05/88, dando um detalhamento ao falar sobre o PNGC II, plano aprovado e instituído pelo Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO).

Salomar Júnior (MMA) explanou, ainda, sobre o Plano de Ação Federal - PAF – para a Zona Costeira, informando que o MMA pretende integrar no âmbito do Governo Federal esse complexo de políticas e planos para fazer com que eles sigam um mesmo fio condutor, evitando sobreposição de ações, mas ressaltando que apesar de ter havido um desdobramento de algumas, como o Orla, o PAF nunca chegou a ser instituído e implementado, sendo a revisão desse plano uma das demandas do MPOG para o MMA nesse ano.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Sobre que está previsto no Decreto 5.300, Salomar Júnior (MMA) destacou a importância desse Decreto dentro do GTT Náutico, falando sobre algumas ações que devem ser levadas em consideração no que tange ao acesso às praias, ao mar, à segurança nacional e às áreas protegidas, nas áreas a serem bloqueadas, já ocupadas por loteamento, nos imóveis rurais, condomínios e outros empreendimentos à beira-mar.

Destacou a parceria com a SPU no Projeto Orla, destacando que o órgão ambiental é protetor municipal em casos omissos do decreto. Em seguida, detalhou o funcionamento do projeto, desde quando o município solicita o termo de adesão para iniciar as atividades do projeto ao produto final, que é o Plano de Gestão do Projeto.

Salomar Júnior (MMA) explicou que o PGI do Orla tem uma atuação muito forte com o Plano Diretor e o Zoneamento Ecológico-Econômico, destacando que alguns estados brasileiros (ES, PE e RJ) vem desenvolvendo ações de Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro. Explanou, ainda, sobre os objetivos, os objetivos específicos e os desafios para a gestão do Projeto Orla, destacando que o arranjo institucional do projeto no âmbito do grupo interministerial do gerenciamento costeiro se dá através do MMA, da SPU e do MPOG, que é a coordenação nacional do projeto.

Salomar Júnior (MMA) informou que todos os estados, para implementar o Orla, tem comissão técnica estadual que executa a coordenação estadual do projeto, que são os órgãos estaduais do meio ambiente e as SPUs regionais e que existe a coordenação municipal e dos municípios do comitê gestor, formado pela academia, por pesquisadores, setor privado, empresariado, setor público municipal, ONGs e etc.

Informou que o MTur já demonstrou interesse em tentar aplicar esse projeto nos destinos turísticos e que seria importante se fazer um “recorte” nesses destinos, dando prioridade em algumas ações, e que estão sendo pensadas em quais contrapartidas o MMA e a SPU apresentariam para os municípios que implementarem o Projeto Orla.

Finalizou informando que o material sobre o Projeto está disponível em pdf no site do MMA e fornecendo alguns contatos, caso alguém tenha interesse em saber mais sobre o projeto.

Wilken Souto (MTur) deu início às perguntas, destacando que se sente incomodado com relação ao Projeto Orla no tange à sua efetividade, sobre qual o poder do município de implementar as ações do plano, pois identifica que o governo federal não colabora para a execução do PGI, por não enxergá-lo como algo prioritário. Questionou, também, sobre o monitoramento dos PGIS, como se sabe que as ações foram mesmo realizadas e como se avalia a efetividade na execução do Plano.

Salomar Júnior (MMA) destacou que o objetivo do projeto é incentivar o debate, o diálogo, auxiliando na reflexão no âmbito do município e na mudança por parte dos gestores municipais. Destacou que há uma cobrança da CGU quanto às ações de monitoramento e enxerga isso como algo positivo, afirmando que estas ações já estão previstas para serem implementadas.



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Wilken Souto (MTur) questionou se essa rediscussão vai ser aberta para debate ao grupo, aproveitando que o GTT Náutico é composto por vários órgãos federais e para que todos possam institucionalizar o Projeto Orla como diretriz, sugerindo levar essa discussão para o grupo. Perguntou também sobre qual o momento em que as esferas de governo dialogam, ressaltando que o Orla é um projeto muito interessante por promover a inclusão da sociedade através de canais de discussão, provocando uma série de reflexões e capacitação para a sociedade, mas que sente uma frustração por ter a sensação de que tudo termina como apenas mais um documento gerado.

Salomar Júnior (MMA) informou que o MPF solicitou uma apresentação do Projeto Orla e que vem cobrando dos municípios o desenvolvimento de várias atividades relacionadas ao projeto. Acredita que o GTT Náutico tem como dar a sua contribuição e se comprometeu a informar aos membros, assim que souber da escala de datas das ações. Reconheceu também que é difícil a integração entre os ministérios.

Wilken Souto (MTur) informou que o Ministério do Turismo é a banca de avaliação do Bandeira Azul (projeto de certificação de praias), junto com a SPU e o MMA e que na última reeleição, na reunião do júri, ficou combinado entre os representantes destes órgãos uma tentativa de integração de todas as ações do Ministério do Turismo, do Projeto Orla e do Bandeira Azul, tentando levar a esses destinos que estão implementando o Projeto Orla o conhecimento de como se candidatar, quais são as regras, quais são os requisitos para conseguir a certificação, porém não avançaram nesse assunto. Wilken Souto (MTur) sugeriu que retomem esse diálogo, aproveitando as oficinas do Projeto Orla para levar o conhecimento do “passo-a-passo” de como conseguir a certificação.

Leana Bernardi (Instituto Ratoes) lembrou que a proposta desse diálogo era que onde estivesse um evento do Bandeira Azul, se levaria o Projeto Orla e o Ministério do Turismo, e vice-versa. Aproveitou o interesse dos membros para convidá-los a participar de um *workshop* que será promovido pelo Projeto Bandeira Azul, nos dias 22 e 23 de maio de 2014, em Maragogi (AL), pois das marinas que se inscreveram esse ano pro *workshop*, somente 3 marinas são participantes do programa. Aproveitou para questionar se existe alguma facilidade de recursos para os municípios que aderem ao Projeto Orla.

Salomar Júnior (MMA) informou que a previsão anual de gastos da Gerência Costeira não só com o Orla, mas com outros projetos é de R\$ 15 mil, o que torna difícil essa obtenção de recursos, esclarecendo que a coordenação do projeto dá o subsídio metodológico, do conhecimento técnico.

Wilken Souto (MTur) sugeriu como possível solução se outras instituições reconhecerem o Projeto Orla como uma diretriz, por exemplo, se o Ministério do Turismo for lançar um edital de infraestrutura turística e usar como critério dar prioridade para os municípios que tenham aderido ao Projeto Orla. Wilken Souto (MTur) ainda propôs que saia do grupo uma recomendação para que todos os órgãos consigam estabelecer esse tipo de critério, esclarecendo que o grupo tem que ter muito claro o que consta no PGI e se eles estão atualizados, para não correr o risco de se considerar algumas prioridades que já não são prioridades ou repetir ações que já foram realizadas no destino, destacando a importância de se conhecer as demandas desses destinos para que se possa articular dentro dos editais quais municípios teriam prioridade, sendo essas demandas possíveis de serem verificadas, preferencialmente, através de algum sistema.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Salomar Júnior (MMA) destacou que dentro do Decreto 5300/2004, há a previsão de elaboração de um sistema de informação de gerenciamento costeiro.

José Esteves Rabello (ANTAQ) questionou sobre o que está sendo pensando pelo Orla em termos de acessibilidade para o público com necessidades específicas, destacando que existe a ABNT NBR 9050/2004 e que não se cobra nada para obtê-la, pois ser de cunho social.

Salomar Júnior (MMA) informou que existe a necessidade de inclusão do tema no projeto e que a demanda já está sendo analisada.

Wilken Souto (MTur) falou sobre o Programa Turismo Acessível do Ministério do Turismo, que incentiva a acessibilidade em atrativos e equipamentos turísticos, dando destaque para uma ação que está sendo pensada para o próximo semestre pelo Ministério do Turismo, através do Departamento de Infraestrutura, em parceria com a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, com a proposta de incentivar a acessibilidade à praia, patrocinando infraestruturas e compra de equipamentos, assim como rotas acessíveis para se chegar a essas praias. Diante da existência do programa, Wilken Souto (MTur) informou que pode verificar a possibilidade de incluir algum ponto no edital, caso os membros do GTT queiram fazer alguma contribuição e verificar se existem mais itens a serem apoiados lá.

Leana Bernardi (Instituto Ratores) questionou quando que as praias que estão se adequando a esse projeto receberão os recursos e de que forma.

Wilken Souto (MTur) disse que o que está acertado é que o Ministério do Turismo lance editais dentro do SICONV (sistema de convênios), se candidatando em recursos para a infraestrutura, podendo optar por ter esse recurso para a adaptação de praias.

Encerrada essa etapa, Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) deu início a apresentação sobre “As perspectivas do setor de cruzeiros e o resultado da última temporada”.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) iniciou a sua apresentação fazendo uma miscelânea dos resultados das temporadas e as estatísticas históricas, para dar aos membros do grupo noção dos números do mercado de cruzeiros no Brasil, mas que a sua ideia de apresentação era provocar a discussão no grupo e não apenas mostrar resultados.

Fez uma introdução falando sobre a Brasilcruise e como ela se originou e informou que a Brasilcruise não faz controle de número de passageiros, mas sim de escalas de cruzeiros e explicando quais os tipos de cruzeiros existentes no Brasil.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) mostrou que as pesquisas apontam uma queda do número de escalas do Brasil desde a temporada 2010-2011, quando houve um pico, destacando que houve, também, uma queda no número de passageiros desde a temporada 2011-2012, quando chegamos ao pico com 805.189 passageiros passamos a ocupar a 4ª posição no ranking mundial.



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Informou que o Brasil ocupa a 7ª posição no ranking mundial de escalas, cujo líder é os Estados Unidos.

Em seguida, mostrou os dados da temporada de 2014-2015, destacando que são apenas estatísticos, devido a coleta desses dados ser muito extensa, mas que já sinaliza uma queda no número de escalas, em relação à temporada anterior.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) destacou que o cruzeiro marítimo é um mercado importante em termos de movimentação de pessoas, de turistas, de divisas, de impostos, geração de empregos e que essa dimensão precisa ser amplamente divulgada para que se reconheça o peso desse setor, sendo um negócio novo no Brasil, que está atualmente em sua 18ª temporada.

Em seguida, falou sobre o desenvolvimento dos portos turísticos da costa brasileira, começando pelo Porto de Cabo Frio. Falou sobre os vários projetos que foram desenvolvidos pela Brasilcruise, em parceria com investidores, associações e prefeituras municipais locais, porém destacou que o fato de não haver garantia jurídica e também pela morosidade por parte da administração pública na esfera municipal na execução do projeto, muitos projetos não tiveram continuidade, ou passaram por alterações que não atenderam ao objetivo inicial.

Com a intenção é ilustrar o que já foi desenvolvido como alternativas em prol da infraestrutura para mais escalas de cruzeiros para o país, Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) ilustrou uma pesquisa realizada em Armação de Búzios e em outros lugares da costa brasileira, destacando problemas como esgoto aberto ao lado do porto e a falta de preparo do poder público operando no Cais Municipal de Armação de Búzios, o embargo de Porto Veleiro, a infraestrutura atual do porto de Florianópolis, mostrando projetos já apresentados ao poder público, a proposta para o porto de Ilhabela, que a prefeitura optou por fazer uma pequena reforma no porto e utilizou o restante da verba para a construção de trapiches para pesca, o problema do ponto de fundeio de Paraty, onde a Brasilcruise e o Instituto de Marinas do Brasil tentaram viabilizar um projeto de terminal alternativo, com disponibilização de verba por parte do Ministro do Turismo, porém a prefeitura de Paraty optou por utilizar a verba para saneamento de esgoto, o problema do Porto de Vitória, que não tem estrutura que comporte o receptivo de embarcações de grande porte e as condições precárias do porto de Ilha Grande.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) destacou um projeto bem sucedido no Porto de Portobelo, apontado como um produto do Ministério do Turismo e GTT Náutico, tendo recursos gerados por definição política e que com o apoio da prefeitura local, o projeto se materializou.

Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) mostrou projetos pensados através de parcerias empresariais, como o Projeto Jaguanum Ilhas Tropicais, que a Brasilcruise tentou viabilizar no Brasil, através de parcerias empresariais, porém, com a cobrança de *pilots*, os navios pararam de atracar, pois era um valor mais caro que o valor do *day use*, que era a proposta inicial, além de um projeto em ilha no litoral norte fluminense e outro no Pontal do Paraná, que dava acesso à Ilha do Mel, porém não foi dado andamento nas negociações.



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Sobre as legislações vigentes, Carlos Bueno (Brasil Cruise) destacou a regulamentação da ANTAQ e as Portarias N° 24 e 404 da SPU, que trata sobre “espelhos d’água”, como legislações que geram segurança jurídica.

Sobre as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP), que trata sobre pontos de fundeio, esclareceu que ao contrário do que é divulgado, a Marinha apenas pratica aquilo que é solicitado, definindo as suas regras de segurança em sua legislação, se fazendo cumprir.

Sobre estudos e pesquisas na área, Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) destacou uma pesquisa realizada pelo Instituto de Matemática e Estatística da UERJ que foi contratada pela Brasilcruise e pela Associação Comercial de Búzios, sobre o Impacto Econômico dos Cruzeiros Marítimos em Armação dos Búzios. A pesquisa foi realizada em Porto Veleiro e no Cais Público, na qual se concluiu que o turismo proveniente dos cruzeiros marítimos produz significativo impacto econômico em Búzios, causado pelos passageiros que ali desembarcam e que com o objetivo de fazer um comparativo com os dados levantados pela UERJ, a prefeitura de Búzios também fez um estudo, cujos dados nunca foram divulgados, mas o qual teve acesso e utilizando o mesmo modelo matemático feito pela UERJ, verificou-se que os dados levantados em ambas as pesquisas foram exatamente iguais.

Para encerrar, Carlos Bueno (Brasilcruise) destacou que é preciso haver uma quebra de paradigmas e é necessário mudar as regras de administração, e um olhar diferenciado do poder público, pois a demora para a concretização dos projetos atrapalha o crescimento do setor. Em sua opinião, terminal de cruzeiros marítimos na mão do poder público não vai funcionar nunca, pois a morosidade inviabiliza a operação.

Finalizando, sugeriu que seja montado um grupo de trabalho para avaliar a situação de Búzios, especificamente, visando a implantação de um modelo de aproximação do poder público municipal, sensibilizando – o quanto à importância da implementação de ações que viabilizem a operação do setor.

Wilken Souto retomou a palavra questionando sobre quais as sugestões e os encaminhamentos que seriam para o GTT Náutico, para se possa discutir o tema e tente chegar a uma solução.

Carlos Bueno (Brasilcruise) propôs a criação de um grupo fechado, no sentido de ter as informações corretas e a Abremar e a Brasilcruise elegerem pessoas que tenham condições de contribuir no processo, para que o Ministério do Turismo construa uma pauta para tentar mexer com o setor. Informou ainda que os dados estatísticos de pesquisas conduzidas pela ABREMAR e pela BRASILCRUISE podem servir de arcabouço para essas propostas.

Wilken Souto (MTur) questionou sobre qual é a proposta real para que o Ministério do Turismo possa transformar ou discutir isso em política pública pro setor, apontando qual a estratégia para investimentos no setor, com os recursos disponíveis, conforme falado na apresentação, mas que ficam parados por questões políticas.



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Carlos Bueno (MTur) respondeu que não consegue identificar qual a proposta, por isso acha interessante que haja uma discussão com o grupo.

Cláudio Amaral (Abremar) disse acreditar que não existe resposta à pergunta feita por Wilken Souto (MTur), pois as experiências anteriores o fizeram constatar que se trata tipicamente de manipulação política da verba empregada para o setor.

Marcelo Claro (ANEPE) questionou se existe outra maneira de se manobrar navios, que não recaiam nos custos de praticagem, que tanto ouve quando se fala de marinas e de regiões costeiras no Brasil.

Péricles Arrais (Marinha do Brasil) explicou que existe um fórum, criado em dezembro de 2012, que é o Conselho Nacional de Praticagem, do qual o Diretor de Portos e Costas da Marinha é presidente. Deu como sugestão ao grupo o encaminhamento de alguma proposta para esse fórum ou à própria Diretoria de Portos e Costas para que se resolva, particularmente, a questão da praticagem em Búzios, pois acredita que a partir dessa ação, o caso vai ser estudado com todo o rigor e será dada alguma resposta oficial do que está acontecendo.

Péricles Arrais (Marinha do Brasil) esclareceu que a questão de praticagem é bem complexa e que não há intervenção da Marinha nas questões relativas a preço, que só intervem quando há conflito, de acordo com que está na legislação atual.

Péricles Arrais (Marinha do Brasil) esclareceu, ainda, sobre a situação de Búzios e os pontos de fundeio, informando que houve um pedido de um órgão estadual, com influência, certamente, da prefeitura de Búzios, de redução da quantidade de escalas de 4 para 2 e que a Marinha, como órgão público, fez o seu estudo e aceitou o pedido do órgão. Disse também que onde há os portos organizados, as áreas de fundeio não são definidas pela Marinha, mas pela autoridade portuária sob a coordenação da autoridade marítima, sendo a autoridade marítima ouvida naqueles critérios, por afetar a segurança da navegação. Por fim, esclareceu que de acordo com a legislação vigente, para o navio entrar e sair do porto, tem que ter um práctico, registrando que a Marinha está sempre de portas abertas para ouvir as demandas e as necessidades de todos os atores envolvidos nas operações de embarcações.

Foi sugerido que as reuniões do GTT Náutico sejam realizadas nos locais onde existem entraves com as prefeituras, recorrendo-se à mídia, inclusive, para dar destaque a reunião.

Wilken Souto (MTur) destacou que acreditar que não haverá uma solução, faz com que a formação do GTT Náutico perca o sentido e que identificar problemas é um papel do grupo, sendo necessário, porém, que se proponha soluções, já que se trata de um grupo propositivo, consultivo, para fins de subsídios de elaboração de políticas públicas, mostrando-se favorável à ideia de Carlos Bueno (Brasilcruise) em criar um grupo formado por quatro instituições, para que tentem encontrar possíveis soluções para subsidiar o governo federal ou municipal, complementando que as propostas podem ser analisadas e dado encaminhamento de ofícios aos ministros, pois é possível tentar fazer essa articulação.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Carlos Bueno (Brasilcruise) sugeriu que o Ministério do Turismo a forma como está plotado, por definir as regras, mas não poder acompanhar todo o processo de fiscalização na ponta. Por ter conhecimento disso, muitos municípios, buscando votos e com ações meramente políticas, não cumprem as regras.

Finalizada a discussão sobre o tema, deu-se início à apresentação de Cláudio Carneiro, da Abremar. Em sua apresentação sobre o tema: “Cruzeiros Marítimos no Brasil”, Cláudio Carneiro (Abremar) mostrou dados que comprovam um decréscimo da atividade de cruzeiros no país.

Pedi que a apresentação não fosse divulgada porque são números que ainda estão sendo finalizados pela FGV, num trabalho de atualização do estudo de 2010/2011.

Claúdio Carneiro (Abremar) informou que a CLIA Abremar já vem mantendo um contato e um diálogo com o poder público, citando como exemplo a Comissão de Praticagem, tendo sido convidados a participar e apresentando os custos experimentados hoje pelos navios. Destacou que é um ambiente onde são ouvidos, não sabe em que medida isso vai resultar em alguma mudança, mas que a praticagem procurou o caminho que entendeu correto para bloquear o que o governo entendia que deveria ser alterado.

Claúdio Carneiro (Abremar) destacou que temos uma carga tributária e um custo portuário extremamente alto no país, tendo apresentado esse dado ao Ministério do Turismo, que em uma ação extremamente positiva deu encaminhamento a todos os assuntos que a Clia Abremar entendeu como relevantes para a volta do crescimento do setor de cruzeiros.

Claúdio Carneiro (Abremar) afirmou que o Brasil tem vocação turística e que é possível voltar a termos um crescimento do setor no Brasil e que ele identifica, em tudo o que foi dito no GTT Náutico, é que existe essa vontade de receber uma atividade econômica no nosso país e isso é uma política de estado e de governo.

Claúdio Carneiro (Abremar) destacou que as dificuldades existentes a pelo menos uma década serve para nos mostrar a história do que aconteceu, mas acredita que o grupo deva pensar no futuro. Destacou, também, que o ano de 2014 é um ano extremamente difícil, sendo importante entender o momento do país, mas continua a acreditar na atividade de cruzeiros, tem certeza que o trabalho feito pela Brasilcruise e pelo Instituto de Marinas do Brasil ainda vai gerar muito mais frutos e diante dessa contexto, as perspectivas da Clia Abremar para a próxima temporada é que haja no mínimo uma estagnação de mercado com um retorno de investimento mais forte em 2015/2016.

Claúdio Carneiro (Abremar) ressaltou a importância do GTT Náutico, reforçando a importância do apoio político e institucional do Ministério do Turismo e da SEP, que mantém contato constante, além da ANTAQ, ratificando que o diálogo existe, mas as proposições é que precisam ser colocadas de maneira mais forte.

Mostrou rapidamente a apresentação com os dados sobre o segmento, apontando que se trata de uma competição que existe em qualquer mercado, mostrando o decréscimo de ganhos para a economia.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Finalizando a sua apresentação, Cláudio Carneiro (Abremar) disse que o esforço do grupo e do poder público deve se concentrar na mudança de mentalidade dos municípios em relação à atividade, que não entendem a importância comercial do setor para a economia da região.

Wilken Souto (MTur) colocou como proposições e encaminhamentos que a Abremar e a Brasilcruise (e possivelmente outras instituições que compõem o GTT Náutico) possam conversar e propor soluções, para que se busquem políticas estruturadas para o receptivo de cruzeiros no país, conforme apresentado pela Brasilcruise, discutindo propostas antes da próxima reunião para que possam trazer a proposta de possíveis soluções para o desenvolvimento do setor, visando resultados mais produtivos.

Carlos Bueno (Abremar) disse que os agentes econômicos do processo (Abremar e Brasilcruise) queriam um envolvimento maior do Ministério do Turismo no sentido de que “comprasse essa briga” com as esferas políticas municipais, pelo impacto econômico que o setor tem na economia do país.

Wilken Souto (MTur) sugeriu a reunião da ANTAQ, Marinha, SEP, SPU e Instituto de Marinas do Brasil para construção de uma matriz de problemas e soluções, para que se consiga discutir baseado em algo pontual.

Fábio Parolin (SEP) destacou que as dificuldades de sensibilização dos municípios apontadas pela Brasilcruise são enfrentadas por outros setores, dentre eles o setor de portos e que não vê como algo positivo colocar órgão para “comprar briga” com município. A sua sugestão é que se comece a pensar um pouco como instituições de representação de um setor que precisa se desenvolver, sendo importante para a economia e começar a classificar como esse setor vai funcionar, propondo a definição de quais os municípios receberão turistas destacando a importância da participação da Coordenação de Estruturação de Destinos do Ministério do Turismo nessa ação.

Fábio Parolin (SEP) ressaltou que o setor de cruzeiros é um setor livre, não vai ser um setor regulado e que acha controverso, pois tem setores que são regulados e pedem pra ser livres, enquanto o setor de marinas e cruzeiros está pedindo exatamente o contrário. Então, a sua proposta é que o setor de marinas continue como um setor livre, mas que consiga integrar as ações para desenvolver a atividade em si.

Sobre a instalação das estruturas para receptivo, Fábio Parolin (SEP) esclareceu que a instalação portuária de turismo está prevista na lei, já existindo processo sobre o assunto.

Sobre a questão das bacias de evolução em Búzios, Fábio Parolin (SEP) destacou que a Marinha já sabe como lidar com a situação de tráfego de navios.

Sobre a questão de praticagem, Fábio Parolin (SEP) esclareceu que o setor de cargas tem o mesmo problema e, em sua opinião, vai demorar muito para se chegar a uma conclusão sobre o assunto, não podendo o setor depender disso para se desenvolver, destacando que o poder de dizer que se vai



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

cobrar praticagem, sendo que isso é um serviço da Marinha, não é nenhum município ou dono de estabelecimento quem deve determinar.

Wilken Souto (MTur) informou que dentro do Plano Nacional do Turismo, existem 3 grandes estratégias de ambientes de negócios (o Litoral, o Náutico e Sol & Praia) e paralelamente, está sendo elaborado pelo Ministério do Turismo um plano de ação para o Setor Náutico, podendo se trabalhar, dentro desse plano, os territórios e a priorização de atuação da política que está sendo construída (PNT em ação – Náutico). Com isso, pode-se tentar sugerir essa priorização e delimitação dos territórios, destacando que para isso, é preciso que hajam critérios, que precisam ser construídos internamente no GTT Náutico, sendo preciso que o grupo proponha para que o Ministério possa absorver isso em sua política.

Carlos Bueno (Brasilcruise) esclareceu que não é que não queira um setor regulado, mas sim que hajam regras básicas para o setor operar, destacando que estão sendo construídas algumas regras e com êxito, mas que não adianta se fazer uma regra se o órgão que deveria não a faz cumprir.

Ficou definido que o encaminhamento deverá seguir da seguinte maneira: além da definição de territórios, exemplificando como funciona esse mercado, classificando os tipos de marinas, terminais de escalas, de desembarque e embarque, praticagem dentro e fora do porto, desenvolvendo os conceitos envolvidos no mercado do turismo de cruzeiros, trabalhando os conceitos, quais as necessidades do setor, e depois trabalhar na territorialização propriamente dita. Em seguida, cria-se um grupo para tentar elaborar essas propostas.

Claudio Carneiro (Abremar) informou que recebeu um e-mail da SEP há cerca de dois dias para participar de um plano de desenvolvimento e explica como se deu o processo de mudança da legislação da SEP, informando que o ponto de partida foi a apresentação de propostas para ajudar o setor e não o caminho inverso. Disse também que acredita que esse não é o ano de se pedir redução de carga tributária ao governo.

As propostas a serem discutidas pelo grupo ficaram estruturadas da seguinte forma: entender “o passo a passo” do funcionamento de uma operação de cruzeiro marítimo e as operações que essa ação envolve; a interligação com municípios, verificando se o município tem interesse no setor ou não; que as propostas e ações sejam colocadas de uma forma que não fique pessoal, não sendo uma ação que o prefeito apoiou, mas a cidade se beneficiou; entender a legislação e propor as alterações necessárias para o funcionamento do setor; com a definição das cidades, começa-se a trabalhar no desenvolvimento daquela área.

Os membros sugeridos para compor o grupo foram: ABREMAR, BRASILCRUISE, SEP, Marinha do Brasil, ANTAQ e SPU. Ficou acordado que o grupo apresentará na próxima reunião os resultados da discussão, quais as definições primárias.

Wilken Souto (MTur) se comprometeu a passar para todos o documento produzido pelo MTur, de um arcabouço de direcionamento da política para o Náutico.

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

Possíveis pautas da próxima reunião:

- Torre de Controle
- Portaria nº 404 - SPU
- Termo de referência sobre o Plano de Ordenamento Náutico (talvez tentar casar com a agenda da próxima reunião, mas pode esperar)
- Ações de Sensibilização às localidades para desenvolver o segmento (pode ser postergado)
- Ações do MPA
- Normas e estratégias de fiscalização da ANTAQ
- Apresentação ANEPE

Klaus Peters (SEMAR) destacou que há uma demanda antiga de pauta do Setor Náutico, solicitando que se divida de maneira mais harmônicas as pautas das reuniões, não abordando apenas os temas relativos ao setor de cruzeiros marítimos.

Wilken Souto (MTur) disse que tentará atender a demanda. Em seguida, informou que foi convidado para assumir a Coordenação-Geral de Incentivo à Viagens e assim, Daniela Alvares (MTur) passará a coordenar a parte técnica do GTT Náutico e mediar junto com o presidente, Marcelo Costa, sendo portanto, a última reunião que Wilken conduzira como técnico.

Agradeceu pelo apoio do grupo e de sua equipe de trabalho e se despediu, encerrando a reunião.

O grupo de boas práticas se manteve em sala para uma breve reunião.

5. Encaminhamentos

Nº	Encaminhamento	Responsável	Data
01	Composição de subgrupo de trabalho, formado pelos representantes da ABREMAR, BRASILCRUISE, SEP, Marinha do Brasil, ANTAQ e SPU, para discussão e construção de uma matriz de problemas e soluções para os portos brasileiros. O resultado da discussão será apresentado na próxima reunião.	Carlos Bueno (Brasilcruise)	06/08/2014 (24ª Reunião GTT-Náutico)

23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

02	Inserção da ANPTUR no grupo, para ajudar na organização da cartilha e manual de Boas Práticas	GTT-Náutico	2014
03	Criação de um subgrupo para discutir a questão da pesca (MPA), propondo que no início da próxima reunião haja uma explanação do membro representante sobre essa necessidade de criação do subgrupo	MPA	06/08/2014
04	Envio de correspondência para a SEP no intuito de compreender como ocorre o processo de fiscalização dos terminais marítimos, no intuito de inserir o grupo para auxiliar nesse processo, podendo se dar através de sensibilização e mobilização das Secretarias Estaduais de Turismo	GTT-Náutico	2014
05	Discussão do “Projeto Orla” pelo grupo, com o intuito de institucionalizar o Projeto como diretriz, compreendendo como se dá a sua efetividade e o poder do município de implementar as suas ações.	GTT-Náutico	2014
06	Discussão sobre estratégias para se fazer um trabalho de sensibilização junto às prefeituras, a fim de propor uma gestão pública em favor do desenvolvimento do Turismo Náutico, esclarecendo os governantes sobre o que representa o turismo náutico e os seus segmentos, apresentando as legislações do setor como forma de se cumprir o que é proposto.	GTT - Náutico	2014

**23ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico
Quarta- feira, 07 de maio de 2014.
Brasília-DF**