



Turismo Náutico

Busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País



Turismo Náutico

Busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País



Confederação Nacional do Comércio
de Bens, Serviços e Turismo

Turismo Náutico

Busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País

Rio de Janeiro, 2011



Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo

Brasília

SBN Quadra 01 Bloco B nº 14, 15º ao 18º andar
Edifício Confederação Nacional do Comércio
CEP 70041-902
PABX (61) 3329-9500 | 3329-9501
E-mail: cncdf@cnc.org.br

Rio de Janeiro

Avenida General Justo, 307
CEP 20021-130 Rio de Janeiro
Tels.: (21) 3804-9357
Fax: (21) 2533-0885
E-mail: cncrj@cnc.org.br
www.cnc.org.br

Organização e coordenação:

Conselho de Turismo – CNC

Projeto Gráfico:

Assessoria de Comunicação/Programação Visual

Ilustrações:

Beatriz Folly (Ascom/PV)

Sistematizadora:

Mônica Sinelli

Fotos:

Banco de Imagens SXC.hu
iStock Images
Cristina Bocayuva (p. 61 a 67)

Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo

Turismo Náutico. Busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País. /
Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo. – Rio de Janeiro: CNC, 2011.

76 p.

1 - Turismo. 2 - Cruzeiros marítimos. 3 - Regulamentação. I. Título

Sumário

1. Mensagem do Presidente	
<i>É preciso garantir sustentabilidade</i>	5
2. Apresentação	
<i>Turismo Náutico: acendendo o Farol do desenvolvimento</i>	6
<i>A Crescente exploração turística de nossas águas</i>	7
3. Pautas dos debates	8
4. Visão estratégica e fomento	12
5. <i>Resorts</i> e legislação trabalhista	19
6. A Marinha Brasileira e os marcos regulatórios do setor	26
7. Marinas – infraestrutura e operações	34
8. Tendências e perspectivas	38
9. Gargalos e perspectivas	47
10. Novos capitais aos setores de hospedagem e turismo náutico	51
11. Proposições	56
12. Perfil dos palestrantes	61
13. Anexo Proposições Legislativas sobre Turismo Náutico	68
14. Conselheiros	71

Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo

Presidente

Antonio Oliveira Santos

Vice-Presidentes

1º) José Roberto Tadros, 2º) Darci Piana, 3º) José Arteiro da Silva; Abram Szajman, Adelmir Araújo Santana, Bruno Breithaupt, José Evaristo dos Santos, José Marconi Medeiros de Souza, Laércio José de Oliveira, Leandro Domingos Teixeira Pinto e Orlando Santos Diniz.

Vice-Presidente Administrativo

Josias Silva de Albuquerque

Vice-Presidente Financeiro

Luiz Gil Siuffo Pereira

Diretores

Alexandre Sampaio de Abreu, Antonio Airton Oliveira Dias, Antônio Osório, Carlos Fernando Amaral, Carlos Marx Tonini, Edison Ferreira de Araujo, Euclides Carli, Francisco Valdeci de Sousa Cavalcante, Hugo de Carvalho, Hugo Lima França, José Lino Sepulcri, Ladislao Pedroso Monte, Lázaro Luiz Gonzaga, Luiz Gastão Bittencourt da Silva, Marcelo Fernandes de Queiroz, Marco Aurélio Sprovieri Rodrigues, Pedro Jamil Nadaf, Raniery Araújo Coelho, Valdir Pietrobon, Wilton Malta de Almeida e Zildo De Marchi.

Conselho Fiscal

Anelton Alves da Cunha, Lélvio Vieira Carneiro e Arnaldo Soter Braga Cardoso.

Conselho de Turismo

Presidente

Alexandre Sampaio de Abreu

Vice-Presidente

Eraldo Alves da Cruz

I. Mensagem do Presidente

É preciso garantir sustentabilidade

Garantir sustentabilidade seja a negócios, a empreendimentos ou ao Planeta requer informação, conhecimento, controle e gestão bastante precisos.

Na qualidade de importante modalidade da atividade turística onde o ambiente natural (oceanos, rios, represas, lagos e lagoas) é, ao mesmo tempo, lócus e matéria-prima, o Turismo Náutico necessita estar atento aos aspectos relevantes da sustentabilidade, não apenas econômica, mas social, ambiental e mesmo cultural.

O Brasil possui mais de 8 mil quilômetros de costa; bacias hidrográficas de valor inestimáveis por sua capacidade ou mesmo biodiversidade; uma malha fenomenal de rios navegáveis; e um parque hidroelétrico moderno e pujante que legou ao País um número significativo de represas. Tudo isso é espaço e matéria-prima para o desenvolvimento do Turismo Náutico no País. Porém é preciso fazer uso responsável desse patrimônio natural e de infraestrutura: “é preciso” usar; não “explorar”.

A ação precisa e planejada de fomentar o Turismo Náutico em todo o território nacional deve ser consciente e consequente. Dessa forma, a iniciativa de nosso Conselho de Turismo de apresentar o macrotema “Turismo Náutico – a busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País” objetiva dar consistência a discussão nacional sobre o tema. Vem, portanto, ao encontro dos anseios do empresariado nacional, investidores e dos gestores públicos comprometidos com o futuro, com o crescimento responsável e continuado da modalidade no País.

Ao leitor desta publicação, deixamos diversas opiniões e informações relevantes, capazes de mostrar um Turismo Náutico não voltado para lucros de ocasião, mas para empreendimentos duradouros e comprometidos com as populações locais, com a preservação ambiental e com a sustentabilidade negocial.

Uma ótima leitura.

Antonio Oliveira Santos

Presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC)



2. Apresentação

Turismo Náutico: acendendo o farol do desenvolvimento

O Conselho de Turismo da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo publica sua quinta edição da série editorial Macrotemas, enfocando o "Turismo Náutico: busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País". A obra dá continuidade aos profícuos e reveladores debates que visam ajudar no entendimento e no desenvolvimento da atividade turística nacional.

Apesar de dividido em três momentos de reflexão – visão estratégica e fomento; *resorts* e legislação trabalhista; e a Marinha Brasileira e os marcos regulatórios do setor –, a publicação revela muito da complexa rede de relacionamentos e interdependências que envolve a questão do Turismo Náutico no Brasil. Competitividade setorial, política cambial, empregabilidade, capacitação profissional, normas de segurança, cabotagem, Pré-Sal; enfim, uma infinidade de subtemas se interrelacionam na busca pelo desenvolvimento da atividade turística pela via náutica. São eles panos de fundo de um cenário ainda pouco conhecido no País, apesar de seu franco crescimento em oferta e demanda.

A presente obra não almeja trazer verdades incontestes e soluções consolidadas, mas lançar luz a uma discussão mais ampla que leve em consideração não apenas o quadro atual da navegação em águas brasileiras com fins turísticos, mas que vá além, revelando o horizonte, as perspectivas futuras em face do

movimento mundial em favor da sustentabilidade.

Como um farol, o Macrotema "Turismo Náutico" pretende sinalizar ao mais desavisado "navegante" dessa complexa modalidade de turismo que "desenvolvimento se faz com conhecimento" e que "regulamentar" não é apenas ditar regras, mas é garantir o futuro da atividade e o bem-estar de seus atores.

Por seu apoio e empenho na tarefa "luminosa" de construir essa obra, gostaríamos de agradecer a Ricardo Martini Moesch; Luiz Brito Filho, Rubens Augusto Régis; Paulo Sérgio Rocha de Lima, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira; Embaixador João Clemente Baena Soares, Colbert Martins da Silva Filho, Felisberto Azevedo, Axel Schmidt Grael, Ricardo da Fonseca Poppe de Figueiredo, Bruno de Oliveira Pinheiro, Ricardo Amaral; além dos nossos membros do Conselho de Turismo que com suas intervenções abrilhantaram o debate e enriqueceram a reflexão sobre o tema.

Para você, leitor, fica a certeza de que a série editorial do Conselho de Turismo é o registro fiel de um compromisso de mudança e de desenvolvimento para a atividade. Talvez, muito ainda há de ser feito pelo Turismo Náutico no Brasil, mas pela sinergia de mentes que essa publicação revela, acreditamos em uma maré de bons ventos e boas oportunidades para quem se aventurar nesse desafiador mercado.

Alexandre Sampaio de Abreu

Presidente do Conselho de Turismo da Confederação Nacional do Comércio, de Bens, Serviços e Turismo

A crescente exploração turística de nossas águas

Um país com dimensões continentais que abriga a maior reserva de água doce do planeta e mais de 8 mil km de costa tem muito que explorar do Turismo Náutico. Quem vê um transatlântico aportado nas águas brasileiras não imagina a cadeia que sustenta a atividade, com a crescente entrada do turismo na cesta de consumo dos brasileiros, os cruzeiros assumiram papel importante na geração de renda e emprego, observando isso, o Conselho de Turismo da CNC trouxe os especialistas no assunto para debater sobre tendências, gargalos e perspectivas, visão estratégica e fomento do setor, impacto na empregabilidade e em outros setores do turismo, Marinha Brasileira e marcos regulatórios do setor.

Foram abordadas ainda as questões relacionadas as marinas e novos capitais aos setores de hospedagem e Turismo Náutico, demonstrando os desafios que o setor tem, para crescer de forma sustentável.

Esta publicação da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) complementa a lista de macrotemas deste Conselho abordando este assunto de grande relevância para o Brasil, marcando seu papel preponderante na defesa dos interesses do turismo e de todos os pares da cadeia produtiva, contribuindo mais uma vez com a melhor reflexão e entendimento dos assuntos mais importantes para nossa atividade.

Boa leitura!

Oswaldo Trigueiros Jr.

Membro do Conselho de Turismo da Confederação Nacional do Comércio, de Bens, Serviços e Turismo



3. Pautas dos debates



A primeira reunião do CTur de 2011 teve por objetivo introduzir o novo macrotema – "Turismo Náutico – busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País" – a ser analisado entre seus membros, a fim de, a partir de uma série de debates já programados durante o primeiro semestre, elaborar proposições para encaminhamento às diversas instâncias dos governos federal, estadual e municipal. Esta é mais uma iniciativa que empreendemos, no sentido de municiar as autoridades na formulação de políticas públicas capazes de avançar na solução dos gargalos que dificultam o crescimento sustentável de nosso setor como um todo.

O Vice-Presidente, Eraldo Alves da Cruz, abriu o evento, informando que o subtítulo do bloco de discussões em curso resultou de consenso entre as associações hoteleiras e a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar), uma vez que a interpretação unânime não atender a legislação vigente às demandas do Turismo Náutico, setor que encerra um alto grau de complexidade. "Queremos aproveitar o atual macrotema para, realmente, desenvolver esse segmento em toda a sua potencialidade. Somos um País de dimensões continentais, e o correto é que exista um tratamento equânime e adequado, aspirando-se a uma convivência harmônica entre os diversos *players* envolvidos. Se houver regulamentação apropriada, teremos condições de impulsionar, de forma consistente, esse importantíssimo mercado", assinalou.

Em seguida, o Conselheiro João Flávio Pedrosa, profundo conhecedor da área náutica, apresentou pontos relevantes para reflexões e sugestões dos parceiros interessados tanto na presença dos cruzeiros marítimos em águas jurisdicionais brasileiras, quanto na ação da hotelaria no receptivo que se pretende extrair com a vinda dos mesmos para cá. A primeira questão, segundo ele, é conceitual – entronizada em todas as esferas de autoridades governamentais de forma errônea.

"Ao falarmos de Turismo Náutico, referimo-nos a escunas e saveiros ou a cruzeiros marítimos? O Turismo Náutico diferencia-se pela embarcação, que é um termo genérico. Mas, o

Turismo Náutico não pode ser genérico: exige outro elemento definidor que permita um ângulo real de observação. Se vamos tratar de regulação, precisamos partir de conceitos que possam aclarar as ideias, e não nos fixarmos em um equívoco que já vem de alguns anos, assumido pela própria Embraur, quando propugnava pela vinda dos cruzeiros. E o termo permanece até hoje. Frente à simples diferença de tamanhos entre uma embarcação de esporte e recreio – lancha, veleiro – e um navio, verificamos que há alguma coisa errada se, em relação a este último, utilizamos o termo Turismo Náutico. Para falarmos em cruzeiros marítimos, temos de falar em um turismo marítimo. É este conceito que queremos atingir em um debate sobre regulamentação ou autorregulamentação do setor. Será determinante, também, sabermos, por exemplo, até que ponto o Brasil é signatário de convênios internacionais. Não podemos esquecer que, mesmo existindo uma Lei Geral do Turismo, vigoram outras normas referentes à navegação de embarcações estrangeiras em nossas águas. Precisamos de luzes em diversas frentes para aquilatar onde podemos ou não interferir”, salientou.

Temas das reuniões

Vale ressaltar que o presente trabalho, a um tempo em que sugerirá uma reflexão acerca da conveniência de mudança na nomenclatura oficial, seguirá a terminologia corrente adotada pelo governo – Turismo Náutico – ao longo de seu desenvolvimento nos encontros agendados, visando levar os mais diversificados esclarecimentos aos participantes.

No primeiro deles (em 24 de março), de maneira a oferecer uma visão estratégica do setor, convidou-se o especialista Ricardo Martini Moesch, Diretor do Departamento de Articulação, Estruturação e Ordenamento Turístico do Ministério do Turismo e um dos autores da Lei Geral do Turismo. E, também, o Conselheiro Luiz Brito Filho, Coordenador do Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico do Estado do Rio de Janeiro – a grande porta de entrada dos

cruzeiros –, para abordar as características operacionais e a evolução do trabalho que originou a matriz de Brasília. Presente à reunião preparatória para as discussões do macrotema, Brito Filho recordou: “Havia uma série de incongruências quanto aos problemas do armador, do agente, do operador, do taxista. Era um mundo cercado a 'galinha dos ovos de ouro'. Os três níveis de governo não se entendiam, não dispendo de condições de olhar com cuidado para o novo produto, visto até um pouco de soslaio. Hoje, o 'filho feio' tem um monte de pai. Apostamos naquele nicho, que se abriu para estabelecer-se de vez. É interessante realçar, também, que o náutico representa um grande produto para o marítimo. O turista chega aqui, quer uma embarcação menor para dirigir-se a ilhas, e não oferecemos essa opção.”

Resorts e empregabilidade

O encontro seguinte, no dia 6 de abril, foi destinado a tratar dos cruzeiros marítimos e sua relação com a hotelaria e a mão de obra nacionais, por intermédio de Rubens Augusto Régis – Presidente da Brasil Resorts e Diretor do Costão do Santinho –, respondendo a dúvidas em torno dos impactos ou possíveis concorrências desleais dos mesmos, no que tange aos hotéis brasileiros, em especial, os *resorts*.

“Este tema é extremamente delicado. Não se pode observar apenas um dos ângulos da questão. Estamos abrindo, de fato, condições para que os cruzeiros marítimos possam fazer as suas operações no País? Devemos considerar, também, nesse aspecto, a legislação trabalhista que, infelizmente, não é atendida. A fundamentação da empregabilidade nos cruzeiros marítimos constitui um fator muito importante. Estamos com o Pré-Sal na porta. E somos caudatários de políticas antigas, que perverteram a Marinha Mercante Brasileira. Há uma emenda constitucional em vigor, permitindo a cabotagem, que está sendo feita pelos cruzeiros, por meio da lei disponível ou mesmo de artifícios. É necessário? Sim, porque não temos navios. Agora, levanto a questão de termos os indonésios, os



filipinos, os chineses e outros atuando em todo o segmento do cruzeiro marítimo. O Senac faz a formação da hotelaria marítima. Precisamos conhecer o valor de um simples contrato de hotelaria marítima para plataformas: pode chegar a R\$ 70 milhões! Temos condições de transitar com esses números na nossa hotelaria em terra? Não. Trata-se de um nicho para ela? Sim, mas se permitirmos que os brasileiros o façam. Do contrário, seremos engarrafados nesse item”, alertou Pedrosa.

A mesma data foi reservada ao debate em torno dos cruzeiros marítimos e suas relações com a hotelaria e da legislação brasileira referente à mão de obra nacional, sob a interpretação do Comandante Paulo Sérgio Rocha de Lima, Diretor Jurídico do Centro dos Capitães da Marinha Mercante de Longo Curso.

Questões regulatórias

Já no dia 27 de abril, programou-se uma palestra do Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, da Diretoria de Portos e Costas (DPC), acerca da questão regulatória da Marinha do Brasil, respondendo a colocações como: "Os cruzeiros cumprem apenas a Lei Especial de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta) ou, também, outra das Normas da Autoridade Marítima (Normam)? Existe algum estudo para a regulamentação dessa modalidade de navegação?"

Ainda para essa reunião, foi agendada uma apresentação do Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho, representante permanente do Brasil na International Maritime Organization (IMO), para esclarecer se há reciprocidade internacional, como previsto na Emenda Constitucional nº 7, em relação aos cruzeiros marítimos; e em que condições a legislação internacional permite a cabotagem, por exemplo, no Mediterrâneo, no Caribe ou no Mar da China, e, nesse sentido, que tipo de visão podemos apropriar a nossa realidade.

Marinas, operações e Receita Federal

Para relatar as dificuldades que circundam a instalação de novas marinas no litoral brasileiro e as condições para rece-

bermos o Turismo Náutico internacional em larga escala nos grandes eventos esportivos, foi convidado, para a reunião de 11 de maio, o Presidente da AC Lobato Engenharia, da Marina Verolme e da Marina Piratas, Antonio Carlos Lobato. Na pauta do mesmo dia, entraram os aspectos da disponibilidade de recursos para aplicação no setor, sob o ponto de vista do Diretor do Departamento de Financiamento e Promoção de Investimentos no Turismo do Ministério do Turismo, Hermano Gonçalves de Souza Carvalho. Como um dos pontos principais, a questão da embarcação como um possível bem garantidor do crédito.

As perspectivas das operações do Turismo Náutico configuraram o tema escolhido para o encontro de 25 de maio, na visão de Jorge Adrizzo, Diretor-proprietário da Saveiros Tour, que atende à hotelaria do Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Búzios. De que maneira as vendas dessa modalidade poderão ser ampliadas, para a recepção dos grandes eventos esportivos, através da hotelaria, é um dos ângulos que se impõem na análise.

Na mesma data, planejou-se uma apresentação da Superintendente Regional da Receita Federal nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, Eliana Pólo Pereira. Alguns tópicos do debate: "As operações de Turismo Náutico internacional, durante os grandes eventos esportivos, terão normas especiais? Como os megaiates e veleiros estrangeiros poderão permanecer no Brasil?"

Gargalos e financiamentos de projetos

O dia 8 de junho foi destinado à discussão dos gargalos e tendências para o Turismo Náutico, por intermédio do Diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Fernando Antônio Brito Fialho. De que forma a instituição está se preparando para as atividades referentes aos grandes eventos esportivos; e até quando e por que a Resolução nº 1.556, que regula os terminais privados de Turismo Náutico, permanece em aberto, constituem pontos-chave. Na escala da mesma reunião, Renê Hermann, Diretor-geral da Costa Cruzeiros para a América Latina, para elucidar se os cruzeiros marítimos estarão, de fato, aqui, em 2014 e 2016.

A chegada de novos capitais ao setor do Turismo Náutico pontua as explicações do dia 29 de junho, com a Diretora do Departamento do Fundo de Marinha Mercante (dentro do BNDES), Débora Teixeira. “Precisamos ter noção sobre que fundo é esse, a quanto monta, de onde vêm os recursos e como podem ser aplicados. O que devemos querer dele? Quais as condições para o financiamento das embarcações de passageiro? A Marinha não reconhece passageiro nem embarcação de turismo. Então, como viabilizar o investimento em cruzeiros marítimos nacionais?”, questionou João Flávio Pedrosa.

O segundo palestrante do dia, Glauco Arbix, Presidente da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), tem por objeto o financiamento de projetos construtivos de navios de passageiros no Brasil. “Eles representam uma inovação importante? Isso é um sonho, uma irrealidade ou necessidade? Estamos nos defrontando, efetivamente, com a abertura dos portos, porque não temos navios. E não os temos pela falta de linhas de crédito. As tecnologias construtivas assimiladas nesses projetos poderão ser aplicadas ao Pré-Sal? Não se conhece o grau dessa tecnologia nas águas jurisdicionais brasileiras. Precisamos de informações a respeito”, prosseguiu Pedrosa.

Porto Maravilha

O Turismo Náutico receptivo figura na reunião de 6 de julho, pela ótica do Presidente do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP), Felipe de Faria Góes, incluindo as condicionantes da preparação do Porto Maravilha do Rio de Janeiro – projeto sob a sua responsabilidade – para as Olimpíadas. “Da visão urbana para a visão do mar, o que muda? Como e por quem foram desenvolvidos os projetos hidrológicos do Porto?” São dúvidas que se colocam. A mesma data foi prevista para a palestra de Domênico Accetta, Diretor do Instituto de Pesquisas Hidroviárias (INPH), órgão das Docas, enfocando, entre outros aspectos, os efeitos do assoreamento dos três *fingers* planejados para o Porto Maravilha na operação dos cruzeiros marítimos.



4. Visão estratégica e fomento



O macrotema "Turismo Náutico – busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País" foi inaugurado com a abordagem de duas pautas: “Visão Estratégica do Turismo Náutico”, por Ricardo Martini Moesch, Diretor do Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico do Ministério do Turismo; e “Doze anos – Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico do Estado do Rio de Janeiro”, por seu coordenador, membro do CTur e assessor da Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (TurisRio), Luiz Brito Filho.

Na abertura dos painéis, Ricardo Martini Moesch afirmou que o Ministério do Turismo, hoje, atua sob a perspectiva de incentivar o segmento marítimo. Há dois anos, frente a dificuldades da área de *resort* em relação aos cruzeiros no Brasil, o órgão instalou o Grupo de Trabalho Náutico, composto pelos Ministérios do Turismo, Justiça, Saúde, Fazenda e Meio Ambiente; Polícia Federal; agências reguladoras, como Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa); organizações da sociedade civil; e estados e prefeituras interessados no tema. Ultrapassado o problema pontual que o gerou, o GT segue bastante ativo, debruçando-se sobre três temáticas: normatização, qualificação e investimentos.

A Lei Geral do Turismo (nº 11.771, de 17 de setembro de 2008) define as normas do governo federal para o planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor, disciplinando a prestação dos serviços por meio de cadastros, classificação e fiscalização. Hoje, o Ministério cadastra agências com frota própria ou transportadoras turísticas. Os armadores ligados à Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar) estão registrados no Cadastro do Ministério do Turismo (Cadastur).

Na visão de Moesch, o Decreto nº 7.381/10, que regulamentou a Lei nº 11.771, significa um avanço. “Antes, não sabíamos como lidar com algumas determinações e nomenclaturas, por exemplo, turismo internacional, turismo misto ou turismo de cabotagem. Tudo está dentro desse Decreto. As embarcações que atingem a Antártica se encontram, agora, sob a égide do Ministério do Turismo, juntamente, com a Marinha. Ou seja, aquelas que alcançarem o Paralelo 30° Sul deverão nos informar quanto à realização de incursões à Antártica.”

Ele analisou: “No caso da esfera náutica, precisamos pensar que a ocupação territorial brasileira se deu em função das vias navegáveis, desde a Amazônia até o rio da Prata. Estudos realizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indicam que, se investirmos R\$ 5,6 bilhões, poderemos aumentar de 13 mil para 54 mil os quilômetros navegáveis, através de eclusas, sinalizações e algumas obras. Procuramos os holandeses, que entendem muito a respeito de águas, para que nos auxiliassem a viabilizar projetos. No Norte do País, o modal utilizado é a hidrovia. Não devemos esperar voos regionais para atingir toda essa região, o que seria de difícil sustentação econômica. Porém, temos condições de criar roteiros. Estamos trabalhando com a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) em

circuitos integrados. Um deles sai de Manaus até o Equador, por hidrovias ou rios”.

Dispositivos da Lei

A Lei Geral do Turismo estabelece que “o poder público atuará, mediante apoio técnico, logístico e financeiro, na consolidação do turismo como importante fator de desenvolvimento sustentável, de distribuição de renda, de geração de emprego e da conservação do patrimônio natural, cultural e turístico brasileiro”. No inciso IV, “o Plano Nacional de Turismo fala em estimular a criação, a consolidação e a difusão dos produtos e destinos turísticos brasileiros, com vistas a atrair turistas nacionais e estrangeiros, diversificando os fluxos entre as unidades da Federação”.

“Sempre estou buscando a lei – prosseguiu o palestrante” –, o referencial sob o qual temos de agir. Mapeamos o Brasil. Existem, atualmente, 3.200 municípios considerados de potencialidade turística, mas estamos trabalhando com maior afinco em 65 destinos, os indutores do desenvolvimento. Em cerca de 70% deles, impõe-se a questão dos portos internos ou marítimos. Então, a navegação constitui um aspecto importante para o turismo.”



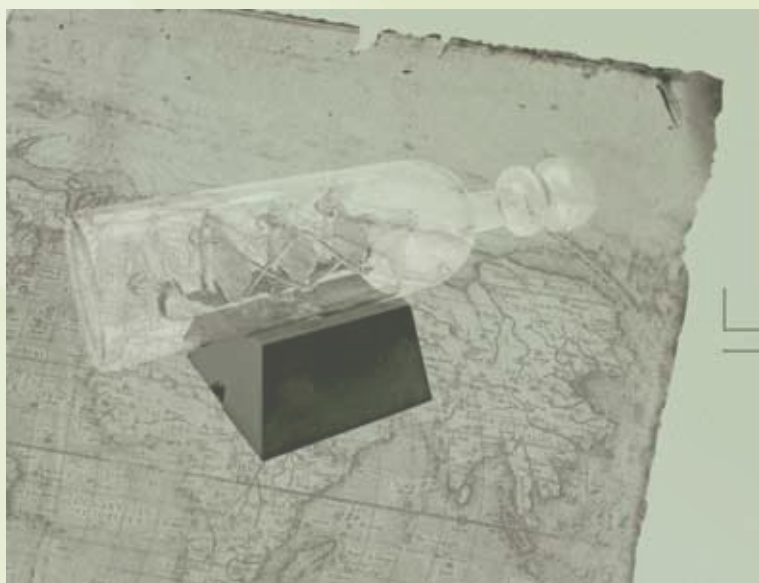


Discorre a Lei, também, sobre "promover, descentralizar e regionalizar o turismo, estimulando estados, Distrito Federal e municípios a planejar, em seus territórios, as atividades turísticas de forma sustentável e segura, inclusive entre si, com o envolvimento e a efetiva participação das comunidades receptoras nos benefícios advindos da atividade econômica". "Isso é muito relevante, pois se, simplesmente, importarmos modelos para o turismo, poderemos cair no erro de segregarmos determinadas camadas da população. Há uma vulnerabilidade para aquelas comunidades que não foram bem preparadas. O que aconteceu na Europa e outras partes do mundo já começava a ocorrer no Brasil, como no caso dos *resorts*. Se estes não se integrarem à comunidade, estaremos criando quase que guetos, sem a participação da comunidade na atividade econômica. De forma indireta, isso influenciará na criminalidade, na prostituição, na questão das drogas e outras, o que não devemos permitir. As ações intrínsecas do turismo movimentam uma enorme cadeia. Daí, a preocupação."

Configuram, igualmente, objetivos da Lei estimular a integração dos diversos segmentos do setor. "É o que fazemos

no Grupo de Trabalho Náutico, em que trabalhamos diretamente ligados à iniciativa privada, através das representações de classe, promovendo a melhoria da qualidade dos serviços turísticos prestados. Um estudo de competitividade que elaboramos naqueles 65 destinos, junto com a Fundação Getúlio Vargas, apontou uma média para o Brasil na área de serviços, hoje, em uma escala de 1 a 10, de 4,8 pontos. Como queremos ser um concorrente internacional na área de turismo, deveremos pautar-nos pela qualidade. A hotelaria fideliza seu cliente através do tratamento adequado", acentuou.

"Proceder a estudos e diligências voltados a quantificação, caracterização e regulamentação das ocupações e atividades, no âmbito gerencial e operacional e articular, perante os órgãos competentes, a promoção, o planejamento e a execução de obras de infraestrutura, tendo em vista o seu aproveitamento para finalidades turísticas", são, ainda, tópicos da Lei do Turismo. "Não adianta termos bons portos, grandes píeres e marinas, sem a indispensável qualificação da mão de obra. Estamos trabalhando nessas frentes. Através do Ministério do Trabalho e Emprego, via Planos Setoriais de Qualificação, vamos capacitar 3.200 pessoas para o setor náutico nacional. O Programa Bem Receber, em 65 destinos das 12 cidades-sedes, pode representar um dos legados da Copa do Mundo. Quando Portugal estava se preparando para a Eurocopa, foi criado, utilizando-se a figura do técnico de futebol Luiz Felipe Scolari, o lema 'Estou convocado!' Todo o povo português estava convocado para aquela tarefa. Na área de restaurantes,





eles instituíram, com a Associação da Hotelaria, Restauração e Similares de Portugal (Ahresp), um selo de qualificação. Hoje, 1.800 estabelecimentos continuam a ostentar essa chancela."

No tocante à Resolução nº 24 de 26 de janeiro de 2011, Moesch observou: "Foi uma conquista do Grupo de Turismo Náutico. Temos um trabalho constante ao lado da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), porque chegamos ao ponto de nosso litoral estar competindo com as indústrias do petróleo e da pesca. Só que queríamos determinar onde se pode desenvolver a atividade turística, para evitar que o empreendedor se instale em áreas não apropriadas. Conseguimos avançar. O detentor legítimo da porção de terra adquire o direito de utilizar o espelho d'água contíguo mediante uma remuneração à SPU. É uma maneira de regularizar, a título de ilustração, mais de 650 marinas informais no nosso litoral. Sendo irregulares, não conseguem cadastramento no Ministério do Turismo, deixando de receber benefícios, como fontes de financiamento com juros baixos, programas de qualificação ou quaisquer outros programas do órgão."

Torre de controle

O artigo 39 do Decreto versa sobre a questão dos cruzeiros marítimos e fluviais, classificando-os em cabotagem internacional de longo curso e atividade mista. E conferindo ao Ministério a competência para que sejam apresentados todos os planos de trabalho, não só de cruzeiros marítimos, mas os ferroviá-

rios e hidroviários, respeitadas as prerrogativas dos órgãos reguladores. "É isso que queremos fazer – ordenar a utilização, considerando-se a capacidade de carga dos destinos, a fim de que possamos dispor, no futuro, de uma espécie de torre de controle para a área náutica do Brasil. Assim, propiciaremos a viabilização de cruzeiros no País o ano todo, principalmente, para o Nordeste, que apresenta condições favoráveis à prática de modo ininterrupto. E o Rio de Janeiro pode beneficiar-se por constituir um ponto de partida extremamente importante."

Ricardo Moesch citou a realidade de Manaus, atualmente, um atrativo mundial. "Temos uma operação chamada *back to back*, com navios que vêm do Caribe até a capital amazonense, onde saltam mais de 3 mil pessoas, ao mesmo tempo em que embarcam outras 3 mil, provenientes de voos *charters* dos Estados Unidos. Podemos incrementar essas operações. Através desse movimento, conseguimos ter a primeira marina certificada do Brasil, a Marina Meliá, no Rio de Janeiro – além de duas praias, Jurerê e Praia do Tombo, pelo sistema Blue Flag, um selo de garantia internacional. A Espanha, um país que alicerça no turismo uma de suas atividades principais, se não a prin-



cipal, contabiliza 478 praias e 82 marinas certificadas. Quem entrar no *site* da Blue Flag mundial, verá que no Brasil já existe uma marina certificada, que atende os 29 critérios bastante complexos para a qualificação. Devemos incentivar isso cada vez mais."

Entre os desafios do GT, situam-se problemas tributários referentes às pequenas embarcações para *charters*. "Vigora uma ideia elitista a respeito da modalidade. Existe uma Resolução que tributa, mensalmente, em 1% sobre o valor da embarcação, se a mesma for utilizada em uma movimentação comercial. Isso inibe as companhias mundiais de *charter* a estabelecer bases no Brasil. Estamos trabalhando junto à Receita Federal, porque, hoje, esse 1% significa zero – não arrecadamos nada. Alguns estados já se mostraram sensíveis e reduziram a alíquota de ICMS para essas operações, trazendo algumas bases de *charter* ao País", revelou.

O GT vem se empenhando com a Marinha no sentido da criação de uma Norma da Autoridade Marítima (Normam) específica para embarcações de turismo. "Elas representam uma atividade lucrativa. E, por isso, precisam cumprir uma série de exigências. Nada impede que um proprietário arrende sua embarcação para uma agência de turismo. Entretanto, isso não quer dizer que vá poder operar, informalmente, como hoje. Estamos pensando na segurança e na qualidade da prestação do serviço. Atuamos, crescentemente, na adequação territorial, não só na área marítima, mas lacustre e de águas interiores. E, também, visamos à capacitação de mão de obra para o setor, par a par com a Marinha e os Mistérios do Trabalho e Emprego e da Educação. No caso da formalização, temos 27 acordos de cooperação com estados e devemos iniciar a fiscalização no segundo semestre. Abrimos a possibilidade de cadastros opcionais. Embora não sejam atividades intrínsecas, compõem a cadeia do turismo de forma bastante direta, podendo vir a cadastrar-se como braço de apoio ao Turismo Náutico e à pesca esportiva", elucidou.

Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico

O segundo tema da reunião tratou da atuação do Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico do Estado do Rio de Janeiro, criado em fevereiro de 1998, por meio do Decreto Estadual 24.031, à frente alterado pelo Decreto de 14 de julho de 2000. A partir de então, a TurisRio passou a gerenciar o núcleo, que, de acordo com seu coordenador, Luiz Brito Filho, vem procurando, ao longo desse tempo, harmonizar as ações entre os governos municipal, estadual e federal, no sentido de empreender iniciativas de suporte ao receptivo dos cruzeiros.

O Grupo representa por membros efetivos a Secretaria de Estado de Turismo, a TurisRio, o Conselho da Autoridade Portuária, a Companhia Docas do Rio e os agentes marítimos/Sindario. Todos os municípios litorâneos têm sido sempre convidados para as reuniões, principalmente, o Rio de Janeiro (com a presença constante da Riotur), assim como representantes da Guarda Municipal, Polícia Militar, Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, operadores, transportadores turísticos – todos os que devem estar envolvidos no contexto para o êxito do segmento.

Em 1995, a movimentação de passageiros no Porto do Rio de Janeiro, na primeira temporada, após a assinatura da Emenda nº 7, registrava 45 atracações, em um total de 32 mil passageiros. A temporada 2010/2011 já chega à casa de 800 mil, evidenciando um notável crescimento da atividade.

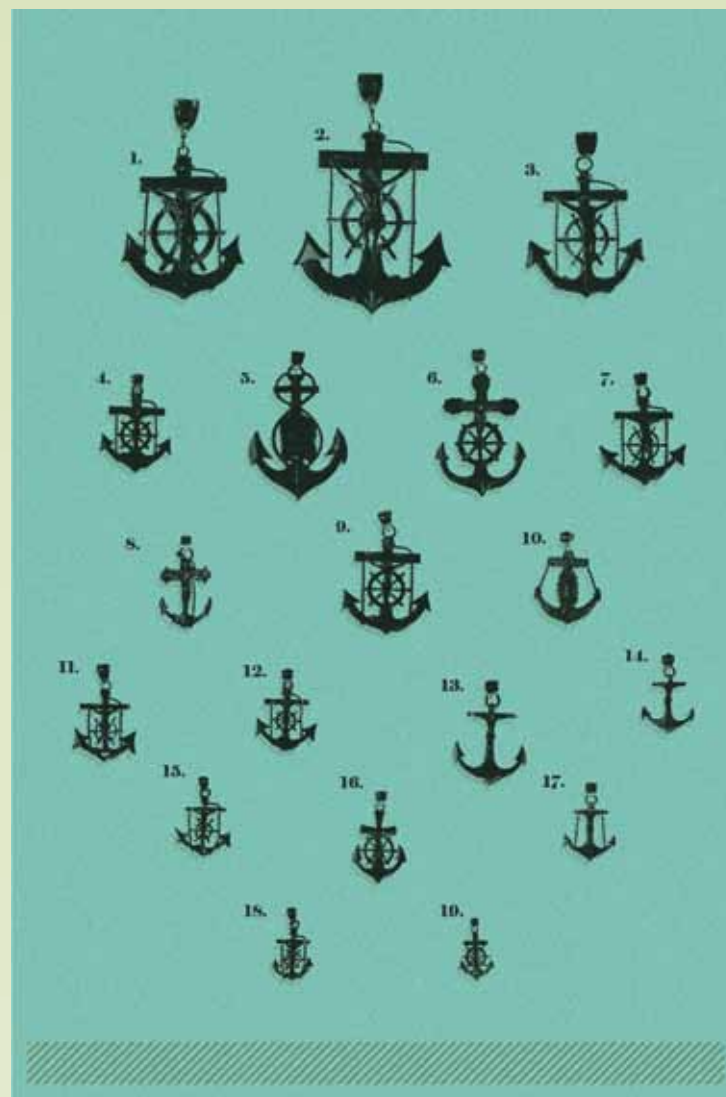
"Quando cheguei à Estação Marítima de Passageiros do Porto do Rio (Esmapa), o píer exibia um cenário preocupante, com uma grande quantidade de ferros retorcidos no meio do salão e oito *check in* para atendimento. Detectamos, também, problemas de limpeza urbana, segurança, trânsito e comércio informal ao redor, além da necessidade de revitalização da Praça Mauá e de sinalização turística. O nivelamento do piso era



todo em paralelepípedos. Lutamos muito para que se realizassem as operações de embarque e desembarque em ambientes separados. Difícil acreditar que, três meses depois, estaríamos recebendo os primeiros meganavios, como o Splendour of the seas e o Mercury. Contudo, acreditamos que a empresa concessionária conseguiria vencer o desafio e atender aos nossos reclamos. Em toda reunião, falávamos do conserto do cabeço 39, onde se fazem as amarras da corda que segura o navio. Estava quebrado, e levaram cinco anos para que o colocassem no lugar. O trabalho deu certo porque todos operavam juntos – 5º Batalhão de Polícia Militar, mais próximo ao cais; 13º Batalhão, responsável pela Avenida Rio Branco e imediações; Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, Batalhão de Turismo, Secretaria de Segurança, entre outros agentes –, garantindo coesão às ações. No Armazém I, convidamos o Serviço Auxiliar do Transporte Aéreo (Sata) a entrar naquele mercado, por intermédio de ônibus destinados aos passageiros, quando as embarcações ficavam mais distantes, e carros com reboques cobertos para bagagens. Começou-se a operar de forma mais segura e com mais qualidade”, relatou Brito.

Quanto a outras bases no Estado do Rio, ele lembrou que, durante o Encontro de Turismo Marítimo de 1994, em Arraial do Cabo, vislumbrou o Porto do Forno – com um berço de 100 m e outro, de 200 m –, acostumado a receber graneleiros e navios de grande calado, como o porto receptivo da região, embora ainda agora seja pouco utilizado.

Em Búzios, havia um sério problema. A administração do cais central, pertencente à prefeitura, não se alinhava com



a do cais Porto Veleiro. “Criou-se o Comitê Integrado de Segurança Turística, em que estavam representadas a Polícia Militar, a Delegacia Especial de Atendimento ao Turista e o Batalhão de Policiamento em Áreas Turísticas. Isso foi muito importante para o início das operações dos cruzeiros marítimos em Búzios e outras cidades. Com a parceria da Associação Brasileira de Bacharéis em Turismo (ABBTUR), instituímos um curso, pelo qual passamos instruções a 30 policiais da região de Cabo Frio, para trabalhar na cidade no atendimento turístico. Búzios, hoje, é um dos maiores destinos de cruzeiros marítimos do Brasil. Trouxemos policiais de Angra dos Reis e Paraty para a sede no Rio de Janeiro, a fim de mostrarmos como um policial deve comportar-se à chegada de um turista e do que este necessita por parte de uma polícia organizada.”

Arrendamento do Píer Mauá

O contrato de arrendamento do Píer Mauá, assinado em 6 de novembro de 1997, por um prazo de 45 anos, objetivou a construção e a administração de um complexo comercial, financeiro, de lazer e turismo, sob a plataforma e suas adjacências. E, também, a recuperação da estação marítima de passageiros e dos prédios e armazéns contíguos, vinculados à atividade do empreendimento; a revitalização das áreas portuárias; e a realização de operações de embarque e desembarque de visitantes, bagagens e mercadorias.

“Ao assumir a coordenação do Grupo, em julho de 2000, encontrei um relatório, encaminhado à autoridade portuária, salientando que: a inauguração do empreendimento estava prevista para aquele ano; o local não dispunha de restaurante ou café; o ponto de desembarque era extremamente pequeno, ocasionando diversos problemas, como os que têm ocorrido, recentemente, com as operadoras de turismo; não existia um cronograma de investimento próprio da Píer Mauá (a empresa arrendatária); e as tratativas se davam em níveis subjetivos, havendo, sempre, uma cláusula contratual permitindo uma saída. Posteriormente, fiquei satisfeito, quando vi a vontade demonstrada pela companhia, inclusive via o apoio do

Grupo, de mudar a situação. Quem vê as atuais instalações do porto, verificará que foi feito um excelente trabalho.”

Brito recordou que, à época, a empresa concessionária alegava não conter o acordo assinado a segurança necessária aos seus investimentos. “Vivemos um grande impasse, devido à possibilidade da denúncia do contrato de concessão, por uma série de motivos. Da própria Píer, vinha uma dificuldade: investir como, em quê? Pensando pelo lado deles, podemos constatar que tinham certa razão – a companhia fora bloqueada pela prefeitura no projeto da ocupação do cais. Questionei se as Docas assumiriam as operações, uma vez que chegariam grandes navios, como o Splendour of the seas e o Mercury. Todos perceberam que, se não se unissem, seria o caos. Então, surgiu um comprometimento geral dos atores. A Píer Mauá começou a melhorar as instalações, com a incorporação de um restaurante para os trabalhadores e serviços de telefonia e internet.”

Em 2004, procedeu-se a uma operação casada entre o porto e o aeroporto. Havia, em um determinado dia, um total de 3.100 turistas embarcando e desembarcando – 1.500, conforme a Infraero, por via aérea, em cinco voos *charters*. Na operação, foram empregados 10 carretas e 88 ônibus, perfazendo-se oito mil bagagens. “Assim, o turismo movimenta a economia. Dois anos depois, vimos os poderes se afinando, com o trabalho sendo feito em sintonia entre os governos. A cada ano, são batidos os recordes de chegadas de cruzeiros. O Grupo entende que, com a legalização do Turismo Náutico, através da criação de Normam própria e da construção de embarcações adequadas e marinas por todo o litoral, o País poderá aproveitar à altura suas ricas potencialidades nesse modal. O turista quer aportar aqui e encontrar barcos para alugar, pilotar. A regulamentação dos cruzeiros marítimos necessita, realmente, ser discutida. Somos um dos maiores construtores de grandes navios do mundo, em condições de ingressar no mercado como armador. Sentimos a falta de ocupação de nossos mares. O turismo evoluiu de uma forma intensa. No Porto do Rio, esperamos 800 mil turistas nessa temporada. Sim, precisamos melhorar muito. A caminhada foi dura, mas estamos na direção certa. Temos de pensar bem – e alto – acerca da regulamentação. O básico nós cumprimos”, asseverou.

5. Resorts e legislação trabalhista

O bjecto de grandes controvérsias, o tema “Os cruzeiros marítimos e sua relação com a hotelaria” foi abordado por Rubens Augusto Régis, Diretor Comercial do Costão do Santinho Resort – um dos maiores complexos turísticos da América Latina – e Presidente da Resorts Brasil.

Segundo ele, a visão dos dois segmentos como adversários ficou para trás. “Não são produtos excludentes: concorrem entre si, mas, em alguns momentos, podem até complementar-se. Existem algumas iniciativas nesse sentido. Hoje, nosso campo não é mais o do litígio, e sim o de busca de correção das desigualdades. Como se trata de um mercado de longo prazo, e estamos pensando em 20, 30, 40 anos à frente, devemos lutar pelo equilíbrio em ambas as indústrias, por meio de regulamentação e isonomia.”

Sob a sua ótica, faz-se necessário, em primeiro lugar, distinguir cruzeiro de cabotagem de cruzeiro de longo curso. “Este – vindo de fora e passando por nosso litoral –, de total interesse da nação, temos de estimular. E, para tanto, precisamos investir muito em infraestrutura. Já o de cabotagem, realizado, exclusivamente, em águas brasileiras, constitui a questão ora em debate, quanto aos aspectos de legislação. Esse *case* cabotagem no País é único no mundo. As grandes empresas armadoras encontraram, aqui, uma forma de eliminar o principal drama da hotelaria: a sazonalidade. Os navios vêm da Europa para cá quando estariam parados na baixa estação, o inverno. As empresas dizem ser mais barato trazê-los ao Brasil que deixá-los atracados em um porto europeu. Entram apenas nos três, quatro meses da alta temporada, o verão. Depois, retornam para as linhas do Mediterrâneo, dos fiordes ou da Grécia.”

Rubens Régis lembrou que, inicialmente, ao se posicionarem em cima do mercado de *resorts*, os cruzeiros causaram



enormes estragos a esse segmento da hotelaria. “Eles chegaram com um produto diferente, mas dentro de uma filosofia bastante próxima à nossa, além de preços contra os quais não tínhamos como competir. O caso é exceção no cenário internacional, porque na Europa, por exemplo, há cruzeiros que saem da Itália, fazem as rotas do Mediterrâneo e voltam. Entretanto, todos estão abertos ao mundo inteiro. Cerca de 70% dos que embarcam para os fiordes são norte-americanos, os maiores cruzeiristas do planeta, mas que não vêm ao Brasil, cuja indústria está focada somente no Cone Sul.”

Competição desigual

As diferenças que influenciam o poder competitivo das duas atividades atingem várias ordens. “Um *resort* construído na Bahia por um empresário local, que foi ao BNDES conseguir recursos e paga as taxas de juros do Brasil, está concorrendo com um armador estrangeiro, que capta dinheiro lá fora, sob condições melhores que as nossas. Esse é o primeiro ponto de desequilíbrio do mercado. A carga tributária, o tema mais explosivo, talvez, seja o que mais mexa com os donos dos *resorts* no País. Sobre eles incidem os impostos normais, como PIS, Cofins, ISS, ICMS, INSS e IR. E, também, taxas específicas. Como não existe legislação para esses navios, vale a tributação aplicada aos cargueiros. Pesa-se a embarcação na chegada e a cada porto, sendo a taxa fixada em cima da diferença aferida. Assim, o arroz que vem do Vietnã é tributado pela mesma alíquota

estabelecida para o perfume francês que o *free shop* do navio vende. A distorção começa por aí, além de configurar uma fonte inesgotável – conforme reclamações da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar) em torno de achaques de fiscais em portos – de corrupção. Isso deveria ser claro: Que tipos de tributos cabem a esses navios quando vêm ao Brasil?”

Os cruzeiros alegam pagar impostos sobre vendas de pacotes, operações portuárias, combustíveis e consumo a bordo. “Os primeiros nós também honramos. Eles desembolsam as taxas referentes a combustíveis, mas da mesma forma que fazemos com água, luz e telefone. O fator que realmente causa a distorção é essa tributação da chegada pelo peso aliada à folha de pagamentos. Há dois ou três anos, o Ministério do Planejamento passou a tributá-los pela remessa dos valores para fora do Brasil. Então, eles pagam PIS e Cofins sobre a remessa, na faixa de 9%, e nós, sobre as diárias.”

Atualmente, os *resorts* geram 16 mil empregos diretos, contra 4 mil dos cruzeiros marítimos, que utilizam muito os postos da cadeia produtiva. “Tudo o que produzem nas agências e operadoras também o fazemos, só que não apenas por quatro meses, mas por 12. Contabilizamos 5.804.960 empregos ao dia/ano, contra 355.950 empregos dia/ano. A diferença na criação de empregos é brutal. Os custos trabalhistas nos levam a perder competitividade em relação a eles. Mais grave que os diversos encargos que incidem sobre a folha de pagamentos no Brasil, temos a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT)

que, praticamente, está nos inviabilizando, ao determinar as oito horas/dia, com um máximo de duas horas extras/dia, uma folga semanal, sendo uma em um domingo por mês, e acordo coletivo de 44 horas semanais."

Contratações temporárias

Na percepção de Régis, a hotelaria brasileira, sobretudo a voltada a eventos, vive uma situação delicada. Como não existe uma ocupação linear ao longo do ano, é preciso aumentar ou diminuir o quadro de pessoal, de acordo com a demanda. "E isso se tornou simplesmente proibitivo. Até pouco tempo, usávamos cooperativas para contratar extras. Hoje, o Ministério Público Federal, como visto em Santa Catarina, Foz do Iguaçu e na Bahia, considera essas cooperativas ilegais. Então, não dispomos mais da alternativa de contratação temporária de mão de obra, a não ser correndo riscos. E estamos contratando, se não, paramos. Essa é a realidade. Além disso, a legislação estipula que as duas horas extras permitidas por dia devem ser corridas. Não podemos, por exemplo, pedir a um garçom que trabalhe no café da manhã e no almoço, retorne a sua casa e volte para o jantar. O que fazemos com ele às 16h? Isso nos obriga a manter dois turnos. Após muito pleitearmos, o Ministério do Trabalho e Emprego criou, para os cruzeiros marítimos, o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC 2010), colocando 25% de brasileiros compulsoriamente contratados pela CLT. De qualquer maneira, eles podem

utilizar o profissional durante 12 horas por dia, quebrando o meio da tarde com uma folga de quatro horas. Em um navio, o mesmo garçom serve o café da manhã, o almoço e o jantar. Não recebe hora extra, nem precisa folgar nos fins de semana. E ainda existe essa brecha: o contrato pode ser assinado em território internacional, o que, na prática, inviabilizaria o TAC. Pelo que sei, no último verão as operadoras seguiram a determinação do Ministério, ou receberam pesadas multas. Mesmo assim, ainda é muito pouco. Não temos capacidade de vencer em vista da competição de preços."

Há um outro aspecto, capaz de solucionar-se através do TAC. O profissional trabalhava no *resort* de março a novembro, quando brigava com o supervisor para ser demitido e receber o seguro desemprego. Em seguida, fazia um contrato de quatro meses com um navio. Ou seja, ganhava duplamente. "Espero que isso tenha sido resolvido, pois estava nos matando. No verão, quando mais precisamos de mão de obra qualificada, esta ia embora para beneficiar-se dos dois lados, governo e cruzeiro, o qual conta ainda com a vantagem de incorporar um *free shop*. Todos sabem a força que a compra representa para o brasileiro. Hoje, há navios em que um dos decks abriga um *shopping center*. É difícil competir com preços sem impostos", argumentou.

Os *resorts* pagam, hoje, quase R\$ 170 milhões em impostos e exibem um quadro de 15.900 colaboradores. "O número de funcionários caiu e o de *resorts*, aumentou, o que, certamente,



significa baixa de qualidade nos serviços. Devemos mencionar, também, o grande vilão da nossa indústria e o maior aliado do cruzeiro marítimo: o dólar turismo. Se achamos que, pelo menos por ora, o câmbio seguirá flutuando, temos de aprender a conviver com isso e encontrar soluções. Enquanto um *resort* opera como um exportador para o Brasil, os cruzeiros atuam como importadores. Aliás, não conseguimos levantar, até hoje, o número das remessas por verão dos navios."

A Resorts Brasil defende, junto com a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH) e o FOB, que os cruzeiros empreguem no mínimo 50% da mão de obra brasileira. "Na zona do euro, para um navio fazer cabotagem, deve recrutar 100% dos tripulantes entre a população local. No mercado americano, a lei é ainda mais rigorosa: a embarcação precisa ter sido fabricada nos Estados Unidos. Mas a reivindicação mais simples e importante de todas – talvez, aquela que fará um dia a Resorts Brasil, a Abremar e a ABIH serem parceiras – é que se promovam lá fora as vendas dos cruzeiros que passam pelo Brasil. Os catálogos deles exibem todos os percursos do navio ao longo do ano. Nos meses de verão, quando estão aqui, o navio desaparece. Não há interesse em promover o destino. Essa é a solução para que possamos receber americanos, franceses, alemães, japoneses para andar na nossa costa. Então, seremos todos amigos", prenunciou.

Leis trabalhistas

O painel intitulado "A legislação brasileira referente à mão de obra nacional" coube ao Comandante Paulo Sérgio Rocha de Lima, Diretor Jurídico do Centro de Capitães da Marinha Mercante, órgão técnico que tem entre suas finalidades a prestação de serviços de consultoria à comunidade marítima e a colaboração com associações, visando o interesse nacional.

Como forma de contribuir para o crescimento do turismo brasileiro, duas grandes vertentes foram discutidas: A lei está

sendo cumprida? Há perspectivas de empregabilidade nos cruzeiros marítimos?

Segundo Rocha de Lima, existe uma pesada legislação – regida pelas convenções internacionais – a ser cumprida, integralmente, por uma embarcação que pretenda adentrar águas nacionais. "Antes da legislação especial, composta pelas Normas da Autoridade Marítima (Normam) e Normas de Procedimento da Capitania dos Portos (NPCP), temos a Constituição Federal, o Código de Processo Civil (CPC) e a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), que remonta à década de 1940. Trata-se de uma legislação extremamente protecionista. O empresário, de modo geral, não busca orientação jurídica preventiva: aguarda a instauração do problema para procurar a assessoria advocatícia. O resultado, em regra, aparece sob a forma de pagamento de uma conta alta. A cultura nacional, muitas vezes, é no sentido de atropelar os procedimentos legais, frente ao pequeno percentual de trabalhadores que acaba ajuizando ações na Justiça."

Em âmbito mundial, regulam o transporte marítimo a International Maritime Organization (IMO), que procede a estudos de casos e de acidentes, e a International Labor Organization (ILO), voltada ao trabalhador. As principais convenções são a Safety Life at Sea (Solas), ligada à salvaguarda da vida no mar; a Maritime Pollution (Marpol), vinculada aos aspectos ambientais; o Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW), que norteia a preparação dos tripulantes; e a ILO 166, dedicada à proteção dos colaboradores no exterior.

As normas brasileiras compreendem: Lei nº 5.869/73 (Código de Processo Civil); Decreto-Lei nº 5.452/43 (CLT); Lei nº 8.617/93, que dispõe sobre as questões do mar territorial; a Lei nº 9.432/97, de política e estratégia; Lei nº 9.537/97 (Segurança do Transporte Aquaviário); Decreto nº 2.596/98, que regulamenta a Lei nº 9.537/97; e Lei nº 9.966/2000, que trata da prevenção da poluição.

“O transporte marítimo precisa de um porto organizado. A Lei nº 8.630/93 trouxe uma profunda reformulação nos conceitos da vida portuária brasileira, notadamente, no que diz respeito ao uso dessas instalações – administração, prestação de serviços, relação entre capital e trabalho –, bem como à participação do Estado na atividade. A medida introduziu poderosos mecanismos, englobando a privatização da exploração dos portos, via concessão; construção, reforma, ampliação e arrendamento de instalações, mediante contrato de concessão ou autorização do Ministério competente; e privatização da prestação de serviços, através de pré-qualificação de empresas operadoras”, enumerou.

No concernente às relações capital-trabalho, as modificações centrais remetem à transferência da prerrogativa de registro e identificação do colaborador portuário da União para uma entidade privada, criando-se o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), o que reduziu, consideravelmente, o Custo Brasil. E, também, à subordinação de todos os aspectos intrínsecos a esse relacionamento às normas pactuadas em contrato ou acordo coletivo de trabalho.

“No que tange à esfera administrativa – sublinhou o comandante –, o fato mais revolucionário foi a instituição do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que traduz em toda a plenitude a intenção de delegar à comunidade regional tanto a supervisão do gerenciamento das instalações, quanto do planejamento e das decisões sobre o desenvolvimento de cada porto. Assim, a lei transferiu atribuições que, tradicionalmente, vinham sendo exercidas de forma centralizada em Brasília para a sociedade local. Representantes dos poderes públicos federal, estadual e municipal, dos operadores portuários, dos trabalhadores e dos usuários passaram a ter primazias como baixar o regulamento de exploração do porto; homologar horário de funcionamento; opinar sobre orçamento, promover a racionalização do uso das instalações portuárias; fomentar a ação indus-

trial e comercial do porto; defender a prática da concorrência; atrair cargas; manifestar-se sobre programas de obras, aquisições e melhoramento; aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto; e estimular a competitividade.”

Outro ponto importante está no Port State Control (PSC), inspeção desempenhada pela Marinha, à qual toda embarcação estrangeira precisa sujeitar-se para entrar no Brasil. Verifica-se da documentação à condição dos equipamentos, das instalações internas ao treinamento da tripulação. Nenhum navio pode operar sem uma tripulação de segurança, capaz de atender às emergências a bordo.

Principais definições

Segundo o comandante, as principais definições utilizadas para as áreas do setor são: AJB – Mar Territorial; Zona Contígua, onde o Brasil usufrui de completa autonomia, podendo, inclusive, impedir a entrada de embarcações, com a navegação limitada a 12 milhas da costa; Zona Econômica Exclusiva, que se estende até as 200 milhas; Direito de Passagem Inocente, princípio do Direito Internacional, que trata do direito de passagem, outro ponto de fundamental importância para o desenvolvimento do turismo, como atividade contraposta aos navios de passageiros, que usurpam de certa forma os eventuais ocupantes da rede hoteleira.

“Há uma alínea na Normam nº 4, prevendo que o impacto econômico causado por essas embarcações ao mercado interno, se comprovado, pode ser colocado à autoridade marítima, para sua interferência com base na legislação vigente. Algumas modalidades de Contratos de Afretamento constituem caminhos para que os *resorts* tentem quebrar a brecha legal, pela qual os navios estrangeiros fazem cabotagem aqui. Existe, sim, legislação, só que amplamente favorável a essas embarcações. E por um grande problema: não temos uma cultura marítima e turística desenvolvida. Com uma costa de quase 9 mil Km, não



dispomos de uma empresa de navegação nacional que execute essa atividade, de modo a evitar a entrada de companhias internacionais na cabotagem”, apontou.

Uma alternativa, no seu entender, residiria no fretamento de navios em *bare boat*, tripulados e geridos, integralmente, por brasileiros, atendendo a nossa legislação e impedindo a navegação de cabotagem por embarcações estrangeiras. “Isso só ocorre devido à inexistência de mentalidade de exploração do turismo nacional, diante de tantas belezas. Em Tóquio, a título ilustrativo, cada estação de trem disponibiliza produtos diversificados, com pacotes desde US\$ 25 àqueles mais complexos, de mais de US\$ 1 mil. É possível realizar passeios durante o dia inteiro. Nossas empresas são um pouco inacessíveis às classes de média e de baixa rendas. No Japão, até a população de menor poder aquisitivo desfruta do turismo interno. Em Oslo, na Noruega, em que 70% da população moram e trabalham em ilhas, deslocando-se, portanto, não por rodovias ou ferrovias, mas pelo mar, os passageiros que se dirigem ao porto em navios contam com toda uma estrutura de pequenas embarcações para transportá-los aos hotéis, onde já encontram atividades de lazer programadas, em um sistema de parceria entre os dois segmentos. Aí, entra a questão da mudança de paradigma: a harmonização dessas atividades com lucro para as partes envolvidas. Virtuais ameaças podem transformar-se em oportunidades de negócios, dependendo da visão do empresário.”

Uma última opção, ainda, está na suspensão de bandeira. “As embarcações estrangeiras também se utilizam desse expediente. No entanto, na modalidade de contrato de afretamento por VCP (por viagem), não há muito a fazer. Às vezes,

os navios nem são contratados, mas recebem permissão para entrar em águas nacionais, submetendo-se à inspeção de PSC. Para atuar na cabotagem, qualquer empresa precisa provar para a autoridade nacional que não existe concorrência interna. Essa é a grande porta a que essas embarcações aviltem a nossa indústria, principalmente, a rede hoteleira. Uma saída para o empresariado nacional recairia na cobrança à autoridade competente do cumprimento da legislação, que, mesmo assim, é flexível. A embarcação recebe uma autorização temporária de tráfego na cabotagem, previamente, por três meses. Nesse período, não precisa trazer nenhum brasileiro em sua tripulação (e mais: o armador programa o navio para fazer o Norte em direção ao Sul e, quando está próximo o vencimento dos três meses, leva-o ao Uruguai ou à Argentina, retorna ao Brasil e ganha outro período idêntico). A partir de então, só deve incluir 10%, o que representa três, quatro colaboradores em um navio de carga. Essa relação aumenta, significativamente, nas embarcações de passageiros, em que as tripulações pulam de 30, para 400, 800 pessoas. Os 10%, então, passam a ser um número expressivo.”

A legislação especial diz respeito a embarcações empregadas na navegação em mar aberto (Normam 01); à operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras (Normam 04), o que mais diretamente atinge o turismo; às atividades de inspeção naval (Normam 07); e ao tráfego e à permanência de embarcações com sistemas anti-incrustantes em águas jurisdicionais brasileiras (Normam 08).

“É preciso analisar os pontos fortes e fracos da regulação existente, para tentar atingir o objetivo final: a competitividade adequada ao mercado interno. Acredito que a legislação bra-

sileira referente à mão de obra está sendo cumprida, sim, dentro dos limites culturais. Todavia, ainda há muito campo para melhorias. Quanto a perspectivas de empregabilidade nos cruzeiros marítimos, a possibilidade existe, porém, demanda mudança de paradigmas, em termos de mão de obra especializada, empreendedorismo e criação de uma mentalidade marítima compromissada com a Amazônia Azul e os destinos do Brasil. Concorro, plenamente, com a ideia de que Turismo Náutico e *resorts* configuram atividades complementares. Outras ações poderiam estar sendo desenvolvidas, paralelamente, aproveitando o turista que vem de fora”, defendeu.

Rocha de Lima observou que a formação profissional é realizada pela Marinha, subsidiada pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Marítimo. “Toda embarcação estrangeira que entra nos portos nacionais recolhe uma taxa destinada a esse fundo, que, no entanto, não recebe a devida aplicação, cabendo ao empresariado cobrar o seu cumprimento às autoridades. A Marinha, se quiser dobrar, hoje, o número de alunos em suas escolas, precisará construir novas instalações, pois o paradigma evoca os anos 1970. Realmente, não temos mão de obra especializada e nem vislumbramos uma solução a curto prazo. Por outro lado, a Marinha empreende todos os esforços para atender os empresários, tendo uma responsabilidade muito grande na segurança desse setor, de modo a prevenir acidentes. O passo é abrir uma perspectiva de mercado que absorva essa mão de obra especializada, para que a Marinha crie os meios de prepará-la. Não conseguiremos obter essa resposta em um horizonte menor a três ou quatro anos. Então, necessitamos saber onde estamos e onde queremos chegar, com um estudo pragmático do mercado”, complementou.



6. A Marinha Brasileira e os marcos regulatórios do setor

A Marinha Brasileira e os Marcos Regulatórios do Setor Marítimo que influenciam o Turismo Náutico foi a pauta abordada pelo Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Diretor de Portos e Costas, e pelo Embaixador João Clemente Baena Soares, membro da Comissão Jurídica Interamericana da Organização dos Estados Americanos (OEA).

Na introdução de sua palestra, o Vice-Almirante enumerou as grandes atribuições da Marinha: segurança da navegação; salvaguarda da vida humana no mar e nas hidrovias; prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e instalações de apoio; e ordenamento do espaço aquaviário com vistas à confiabilidade da viagem. "Nenhum aspecto apresenta tanta importância para o turismo quanto a segurança. Um pequeno acidente, um contratempo provocado por um ar-condicionado do navio que fique parado por um dia já causa impacto, uma notícia de jornal. A grande missão da autoridade marítima está em garantir não só que o passageiro, mas o tripulante e os outros integrantes da nossa atividade – como pescadores e participantes de esportes de recreio –, possam ir para o mar e voltar em segurança. Essa preocupação se aplica também aos cruzeiros."

Segundo ele, por muito tempo, questionou-se a criação da Guarda Costeira. Hoje, a tendência mundial reflete exatamente o contrário. "Cada vez mais, as Marinhas, por uma questão de economia, estão se voltando para a dupla atividade, em vez

de ficar só na defesa. Essa fórmula tem origem na nossa herança lusitana. Portugal criou as Capitanias de Portos, em 1700. Herdamos e mantivemos essa maneira de ver a navegação, extremamente ligada à Marinha. Agora, verificamos a adoção do mesmo modelo por outros países, em razão da economicidade proporcionada. De certa forma, é bom constatar que o que fazemos vem sendo seguido.”

A Marinha do Brasil conta com 60 organizações militares voltadas à segurança da navegação espalhadas pelo País. Há um projeto de criação de mais 29, essencialmente, no Rio Amazonas, onde se registram grandes deficiências, com muitos acidentes nas hidrovias. Na nossa costa, estão previstos incrementos, mas, basicamente, melhorando as unidades existentes, que se encontram bem localizadas.

Distribuídos pelo Brasil, temos os Distritos Navais. O 1º – e principal – fica no Rio de Janeiro, onde se realizam as atividades marítimas como um todo. “Os maiores estaleiros estão aqui,

assim como as sedes das grandes companhias de navegação; a produção de petróleo se destaca no Estado; as barcas Rio-Niterói possuem um alto padrão; e o Turismo Náutico, sem dúvida, é muito desenvolvido. Não só o de cruzeiros, mas, sobretudo, o turismo na Baía de Ilha Grande, em Cabo Frio e Búzios. Poucos lugares do mundo registram, atualmente, o nível de atividade marítima vista no estado fluminense”, atestou.

O 2º Distrito Naval situa-se em Salvador; o 3º, no Nordeste; o 4º, na Amazônia Oriental, o que abarca Pará, Amapá e Maranhão; e o 9º compreende Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia. Em São Paulo, trabalha o 8º Distrito, uma unidade pequena, porém, extremamente ativa, pela quantidade de empresas e pelo intenso comércio no Porto de Santos. Para os estados do Sul, atua o 5º (RS). No interior, o 7º atende Brasília, Tocantins e Goiás; e o 6º, Mato Grosso.

“É assim que a Marinha se organiza para cuidar de embarcações de todos os tipos e garantir a segurança de quem circula

por mar ou hidrovias. Nossa legislação se baseia na International Maritime Organization (IMO). E as normas variam de acordo com os gêneros – de carga, passageiros, pesca e esporte de recreio. Para nós, faz pouca diferença se a embarcação de passageiros se destina a turismo ou transporte. Realmente, temos discutido muito esse ponto: o cruzeiro representa uma embarcação especial? Sim, são embarcações enormes, com todo o conforto. Só que o Turismo Náutico abrange bem mais que o cruzeiro. Inclui as escunas em Angra dos Reis; os navios do Rio Amazonas que levam turistas para ver o encontro das águas. O que define as regras para a embarcação é o fato de carregar pessoas, que pagam pelo serviço e confiam que quem as transporta, fazem-no com segurança. Essa é a característica do usuário da barca Rio-Niterói, de alguém que vai passear em uma escuna em Angra dos Reis e Búzios, que faz a travessia do Amazonas ou que compra uma passagem em um transatlântico. Este, o conceito básico: pessoas que não entendem do assunto e acreditam que estão seguras."

Nessa perspectiva, portanto, não há diferença se a embarcação está sendo empregada no turismo ou no transporte de passageiros. "Há um detalhe importante. Sempre sou questionado sobre o porquê de não existir uma normatização es-

pecial para o navio de turismo. Até agora, não sentimos necessidade, sob o ponto de vista da segurança. Claro que nada é definitivo, e não estamos fechados. Pelo contrário, grande parte das normas veio de sugestões de especialistas. Mas, a posição da Marinha, por enquanto, é essa. De acordo com a finalidade, temos regulamentações para navios de carga, passageiros, pesca e esporte de recreio. Outro aspecto relevante diz respeito à área em que vai operar a embarcação – mar aberto ou águas interiores –, o que muda o tipo de normatização estabelecida."

As duas grandes regulações que recaem sobre os navios de cruzeiros, geralmente, de bandeira estrangeira, são a International Maritime Organization (IMO), com suas principais convenções: Safety of Life at Sea (Solas), pós-acidente do Titanic, e Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), referente à qualificação das tripulações, cujos requisitos passarão por expressivas mudanças dentro de três ou quatro anos.

Cabe às sociedades classificadoras e certificadoras, por delegação de competência da autoridade marítima, proceder a perícias para verificar se as embarcações estão operando em conformidade a essas normas. "Adicionalmente, temos o nos-

so Port State Control (PSC), que vistoria as condições dos navios e seus equipamentos em portos nacionais. Seguimos uma tradição comum aos grandes países ligados à navegação. Mas, em paralelo àquelas sociedades, fazemos fiscalizações com nossos inspetores."

Capacitação profissional

Sob esse aspecto, deve-se assinalar o que tange ao ensino profissional. "Os marítimos brasileiros são, relativamente, bem conceituados, em especial, na área de oficiais, com dois grandes centros de instrução estruturados no Rio de Janeiro e em Belém, além da formação em diferentes capitânicas para os subalternos. Somos responsáveis pelo preparo de trabalhadores marítimos, fluviários, portuários autônomos, pescadores e mergulhadores profissionais. Em 2010, capacitamos ou requalificamos 48 mil profissionais nos diversos cursos, número alvissareiro, frente às verbas de que dispomos. Especificamente, na área de oficiais, de que armadores e sindicatos se dizem carentes, atingimos, a partir de 2005, 264 alunos e vamos chegar a 870, quase três vezes, no espaço de nove anos. Tudo indica que, em 2014, ultrapassaremos a casa de 1.000 graduados na função", projeta.

Para a categoria dos chamados profissionais não tripulantes, existe a Normam 24, que regula o credenciamento dos cursos que os preparam. "Não basta que sejam bons cozinheiros, garçons, camareiros ou músicos: devem conhecer posturas básicas em situações de emergência, saber como combater incêndios, controlar distúrbios, orientar passageiros, prestar primeiros socorros e até abandonar o navio. Em um acidente, espera-se pânico. São eles que têm contato direto com o público a bordo, por isso, necessitam receber treinamento específico. Foram credenciados 59 cursos de 21 instituições de ensino privadas, no Brasil, e emitidos cerca de 82 mil certificados, gerando tarefas e custos de homologação. Para a Marinha, isso significa mais uma dificuldade orçamentária, mas precisa ser feito", reconheceu.

Diante da grande procura por cursos – na faixa de 15 mil vagas –, em cima de cada nova temporada de cruzeiros no País, o Diretor de Portos e Costas propôs que os mesmos possam ser planejados e estruturados com maior antecedência, a fim de que se selecionem, criteriosamente, profissionais capazes de atender de modo eficiente às demandas crescentes dos transatlânticos. "Esses treinamentos são muito importantes e dão tranquilidade à autoridade marítima de que o navio, cuja





tripulação passou por esse curso, está em condições de enfrentar uma emergência."

Uma outra questão que se coloca é a do calado, das dimensões das embarcações e dos pontos de fundeio, em relação aos quais a Marinha trabalha em coordenação com as autoridades portuárias estaduais e municipais. "Jamais abrimos mão das condições de segurança da navegação. A partir desse momento, as exigências ou limitações adicionais atendem às solicitações daquelas autoridades, por meio do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro. Cabe a elas dizerem quantos pontos querem, não à Marinha, que não vai deixar de atender a uma solicitação, desde que haja segurança. Idêntica atitude vale para a definição de calados. Muitas vezes, ocorre pressão para aumentá-los, de modo a permitir navios maiores. Mas para isso tudo existem limites. Está se desenvolvendo muito o estudo que trata das dimensões que as embarcações podem ter para navegar em determinada área. Percebemos que a re-

lação entre o tamanho do navio e a largura do canal fica cada vez maior. Isso tudo deve ser feito com extremo cuidado. O lucro é infinitamente menor do que o prejuízo em um acidente com um navio."

Hoje, na interpretação de Leal Ferreira, uma das maiores preocupações reside no segmento de esporte de recreio. "Há uma grande quantidade de acidentes com *jet ski*, por negligência, imprudência ou imperícia, e que poderiam ser evitados. Entretanto, há limites para a fiscalização, que custa dinheiro do contribuinte. E mais: por mais que fiscalizemos, o Brasil possui uma infinidade de lagos, represas e rios. Vistoriar tudo isso seria quase impossível e muito caro. Precisamos ter mentalidade de Primeiro Mundo, de que é perigoso. O esporte de recreio chama nossa atenção pelo alto número de ocorrências. As atividades com passageiros registraram menos de 10% de acidentes – em navios mistos de usuários e cargas. Dos mais de 600 acontecidos no ano passado, apenas 20% estavam ligados



a unidades de passageiros. E, aí, não estão incluídos apenas os transatlânticos, mas todas as embarcações que conduzem pessoas no País, desde as menores, de cinco metros, voltadas ao transporte escolar na Amazônia."

Ao longo de 2010, contabilizaram-se 277 fatalidades no mar e em hidrovias, número relativamente pequeno, se comparado, por exemplo, com acidentes de trânsito em Brasília, em apenas cinco meses. "Contudo, poderia ser bem inferior. Grande parte deles poderia ter sido evitada se, por parte do patrão, do comandante, dos operadores, dos tripulantes e dos passageiros, houvesse um mínimo de cuidado. Podemos melhorar. Pretendemos nos tornar cada vez mais rigorosos quanto às infrações cometidas. Este constitui o grande esforço da Diretoria de Portos e Costas."

A Marinha realizou 92 inspeções de *port state control* nos últimos três anos, um número considerado bom, levando-se em conta o número de navios que vêm para cá. "Ou seja, cada embarcação foi vistoriada pelo menos uma vez por ano, além da fiscalização exercida pelas sociedades classificadoras e certificadoras. De forma geral, os navios são novos e apresentam condições de operação adequadas, dentro dos padrões internacionais de segurança. Os transatlânticos não trazem preocupação para nós", garantiu.

Questões da cabotagem

O Embaixador João Clemente Baena Soares iniciou sua exposição salientando que o Brasil, hoje, não dispõe de uma Marinha Mercante significativa. "Temos navios e estaleiros, ainda. Poucos, para um País de tamanho litoral e economia tão ra-

pidamente em expansão. Sofremos, agora, consequências de escolhas estratégicas equivocadas, que nos despiram da frota mercante e das ferrovias para nos vestir dos motores e carrocerias de caminhões e ônibus. Aparecem indícios, sintomas de revisão, de estímulo à retomada do que abandonamos porque queríamos ser modernos", analisou.

Na sua percepção, é uma perplexidade que tenhamos chegado a menos de 1% da frota mundial – 41 petroleiros, com idade média de 22 anos. E, igualmente, impressionante o desprestígio no que se refere às potencialidades das estruturas na área. "A poderosa Petrobras, por exemplo, precisa de navios sofisticados. Encomenda-os aos nossos estaleiros? Não. Contrata-os na China. Na questão da cabotagem, todos conhecemos nossas deficiências físicas e jurídicas. A Emenda Constitucional nº 7 deu nova redação, como sabemos, ao Artigo nº 178 da Carta Federal. E abriu caminho para a entrada de embarcações estrangeiras na navegação de percurso nacional. A ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre será disciplinada por essa lei infraconstitucional. E, quanto ao transporte internacional, observam-se os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade."

A Lei do Transporte Aquaviário (nº 9.432, de 1997) – continuou – exclui de sua aplicação, no parágrafo único do Artigo 1º, as embarcações de turismo. E, no Artigo 7º, oferece mais uma recomendação de reciprocidade, ao estipular que "as embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo,



quando afretadas por empresas brasileiras de navegação". À exceção de acordos internacionais, que permitam a participação de embarcações estrangeiras, mesmo não afretadas, desde que o privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros estados contratantes. Mais uma vez, a reciprocidade.

A título de ilustração de como se trata a matéria em outros países, a lei argentina estipula que a cabotagem seja realizada apenas por navios pertencentes a empresas de navegação nativas. No Chile, ela é privativa de navios do país, com a possibilidade de participação de estrangeiros no transporte de carga, contanto que em volume inferior a 900 toneladas. O México a restringe as suas próprias embarcações, exceto, por meio de autorização específica, quando não há suficiente disponibilidade nacional. O Japão a reserva aos seus navios, com acesso limitado a estrangeiros, na base da reciprocidade. A China protege a cabotagem de bandeiras internacionais. Os Estados Unidos exigem para a navegação interna embarcações construídas em solo norte-americano e, ainda, 75% de seus cidadãos na tripulação. O Canadá, também, é protecionista. Somente três países não opõem restrições – Singapura, Chipre e Arábia Saudita.

Balizas para a reciprocidade

De acordo com Baena Soares, são 15 os pontos escolhidos pelos cruzeiros em nosso litoral, entre os quais se destacam Santos (340 visitas), Búzios (264), Rio (227), Ilhabela (140), Salvador (111), Maceió (52) e Fernando de Noronha (50),

em um total de 23 navios e 15 operadores envolvidos – Itália, Espanha, França, Estados Unidos e Noruega figuram entre os países mais interessados –, somando-se mais de 500 mil turistas na última temporada.

“Pergunto: A indústria hoteleira se beneficiou desse contingente de viajantes que pernoitam e se alimentam a bordo? E a gastronômica? Obtiveram lucros reais e robustos, ou marginais e irrelevantes? Como se desenha a situação? Para contribuirmos à regulamentação dos cruzeiros marítimos no País, devemos enfrentar indagações específicas. A questão da reciprocidade assume importância evidente, por incluir-se na Emenda nº 7, como condicionante, observados os acordos internacionais. No que concerne ao transporte aéreo, a reciprocidade está configurada e em plena vigência. Temos aviões. Mas como exigir reciprocidade no mar, se não dispomos de navios? À indústria do turismo cabe quantificar as vantagens que nos trazem os cruzeiros marítimos, levados em conta todos os setores interessados. E definir o que podemos pedir em troca. O resultado serviria como uma das balizas para negociarmos a reciprocidade. Seria o caso de considerarmos uma reciprocidade imperfeita – a que não se reivindica no mesmo item de negociação? Ou seja, obtermos respostas às vantagens dadas em cruzeiros em outra área de comércio? Uma espécie de compensação? Quantificar os efeitos diretos e indiretos favoráveis e negativos dos cruzeiros, a fim de poder fixar posição negociadora, constitui um exercício indispensável por parte de autoridades e empresas”, elucidou.

O Artigo nº 39 do Decreto nº 7.381, de 2010, prosseguiu ele, define cruzeiro marítimo ou fluvial e oferece a sua classificação para cabotagem internacional – aquela cuja viagem tem início e término em qualquer porto estrangeiro –, de longo curso – realizado entre portos brasileiros e estrangeiros – e misto, em que a viagem tem início e término em porto nacional, com trânsito em portos e pontos nacionais e portos estrangeiros.

“Será possível termos uma indústria nacional de cruzeiros? As operadoras buscam o mercado brasileiro. À exceção do cruzeiro de cabotagem já mencionado, os demais geram trabalho a 41 empresas operadoras, que oferecem trajetos desde os polos, passando pelo exotismo da Ásia, aos lugares históricos do Mediterrâneo. Todos alimentados também em nosso mercado. Vamos incluí-los na negociação de reciprocidade? À primeira vista, não. Apenas os de cabotagem – talvez, também, os mistos – podem interessar às tratativas. Não seria o caso de perguntarmos se a Emenda nº 7/95 foi bem pensada, ou, ao contrário, aprovada sem maior cuidado quanto às consequências em diferentes setores da economia? Ela aí

está e não mudará. Mas, temos, sim, que limitar seus danos. Propor um projeto de regulamentação pressupõe uma tarefa enorme, porque harmonizar interesses setoriais, às vezes, díspares e possivelmente conflitivos, requer muito esforço e trabalho”, advertiu.

Sob a ótica do embaixador, se, no século XIX, abrimos os portos do Brasil, agora, eles estão escancarados. “Em nenhum momento recebemos compensação adequada a nossa decisão. Nem soubemos usar, em toda a sua dimensão e permanência, as oportunidades que encontramos. A reciprocidade é um princípio de política externa, de diplomacia, e não uma exigência, uma condição jurídica como tal. Pode estar incluída em instrumentos de Direito Internacional, mas o princípio é o da prática diplomática. Se não podemos obter reciprocidade no item cruzeiros, busquemos compensação em outras áreas de relações comerciais. A palavra-chave de todo esse exercício de reciprocidade, de recuperação da nossa presença no mar, é equilíbrio. Eis a peça fundamental da negociação. E, reavivando o pensamento do Barão do Rio Branco: 'não há diplomacia forte sem Marinha forte", ensinou.



7. Marinas – infraestrutura e operações

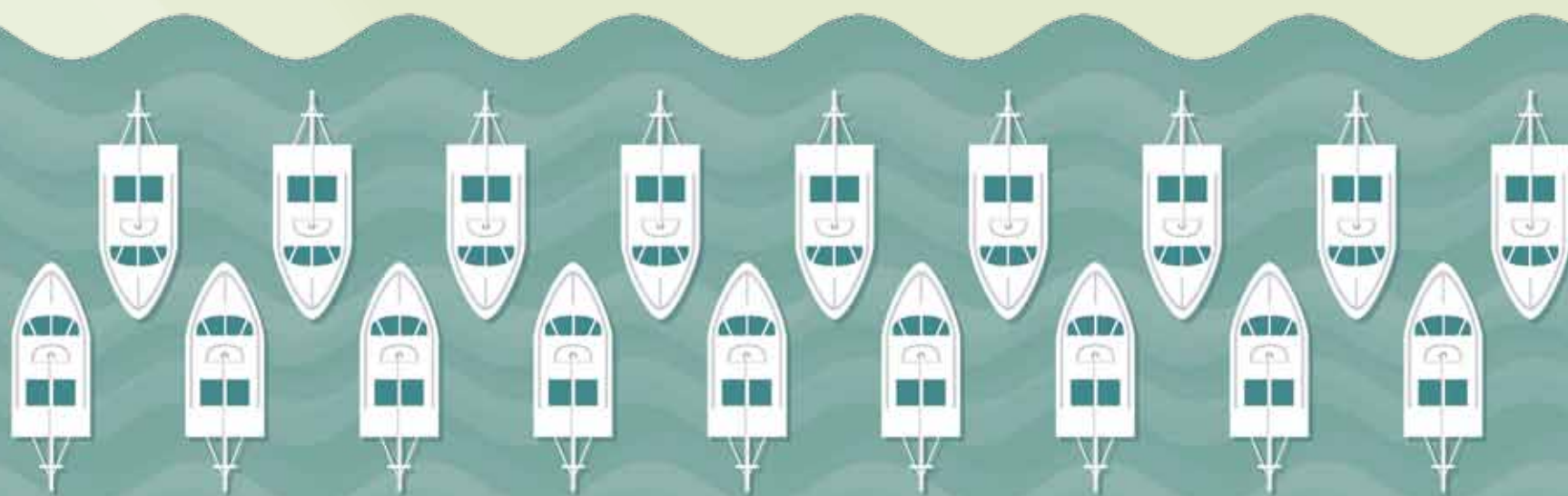
Para explicar sobre o tema Marinas – a infraestrutura do receptivo e das operações do Turismo Náutico, foram convidados Colbert Martins da Silva Filho, Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo, e Felisberto Azevedo, sócio-fundador da Float Marinas e Presidente da Amilibia Marinas do Brasil. Trata-se, como demonstrado, de um mercado de inestimável potencial para o país, com seus 8,5 mil km de litoral, 9 mil km de lagos e 36 mil km de rios.

De acordo com o representante do Ministério do Turismo, a perspectiva de crescimento em toda a cadeia produtiva do setor alcança 30% ao ano. “A área que mais se desenvolveu, no Brasil, nos últimos cinco anos, foi a turística. No que tange ao segmento marítimo, o público principal mobiliza, na sua grande maioria, viajantes estrangeiros. Portanto, uma quantidade de pessoas importante pode ser atraída para cá. Esses visitantes precisam encontrar no País condições de acesso adequadas, a fim de trazer suas embarcações com segurança, criando, evidentemente, receitas relevantes para o nosso povo. O turista embarcado gasta, em média, US\$ 130 onde permanece por algum tempo, chegando a US\$ 500 em certas circunstâncias. Mais de 80% desses clientes pretendem retornar aos destinos pelo menos uma vez. O foco da discussão está claro e recai no fluxo internacional, que vem experimentando taxas

de expansão extremamente altas, destacando-se pelo intenso poder gerador de postos de trabalho em todo o mundo.”

O Turismo Náutico – continuou – envolve embarcações de pequeno e médio portes, acima de 25 pés ou 8 metros. “Um barco parado exige, no mínimo, de três a quatro profissionais para manutenção permanente. E deixa 8% de seu valor – em torno de R\$ 300 mil, R\$ 500 mil – no local em que estiver. Estamos trabalhando muito para a instalação de bases de *charters* no Brasil. Se conseguirmos atraí-los, normalmente, megaiates de 60 pés, que custam de R\$ 1 milhão a R\$ 2 milhões, deixarão 8% aqui. Isso já acontece em boa parte do mundo, sobretudo, no Caribe. Não temos mão de obra qualificada para o atendimento às demandas desse setor. A francesa Benetur – 90% da construção mundial de barcos de lazer estão instalados em países com forte desenvolvimento turístico, como a França –, maior fabricante em âmbito internacional, por exemplo, iniciará sua produção no Rio de Janeiro antes do final do ano. Eles enviaram três engenheiros à matriz europeia para aprender os processos executivos. Por enquanto, estão utilizando equipamentos importados, o que sai mais barato, em razão da falta de especialização profissional.”

A esse propósito, registre-se, o Ministério do Turismo estabelecerá com o Ministério do Trabalho e Emprego um con-



vênio para a formação, em uma primeira etapa, de mais de 3.500 pessoas, unicamente, no setor náutico, em todo o litoral brasileiro, por meio da aplicação de R\$ 3.500.000,00 do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

Infraestrutura precária

Colbert Martins da Silva Filho realçou a incipiente estrutura de recepção atual no Brasil. Do Rio de Janeiro a Salvador, a partir de Búzios, a primeira alternativa, em termos de marina, está em Vitória, no Espírito Santo; e a segunda, em Porto Seguro, com algumas dificuldades de acesso por assoreamento. Depois de Salvador, só em Recife, em uma entrada no rio Capibaribe; Paraíba, onde há certo apoio; e Natal (no rio Pontengi) e Fortaleza, que não oferecem suportes adequados. No momento, encontra-se em execução uma marina em Belém. Nessas condições, enfrentam-se muitas dificuldades para operação nas imensas distâncias do País. Como forma de combater o problema, o BNDES, o Banco do Nordeste, o Banco do Brasil e a Caixa Econômica disponibilizam linhas de financiamento, com juros subsidiados, aos interessados em fazer estruturas náuticas.

“Quando falamos na costa brasileira, não podemos esquecer os grandes lagos interiores. Pretendemos ter marinas em Manaus. Queremos trabalhar fortemente no Lago de Sobradinho, em Paulo Afonso, uma área que deve ser melhor explorada, assim como Foz do Iguaçu. Em Minas Gerais, há lagos navegáveis por um ou dois dias sem que se chegue em terra. Precisamos utilizar esse enorme potencial, também. O Brasil está mudando a sua tributação para receber essas bases de *charters*. Há negociações em andamento, algumas concluídas, com a Receita Federal e o Ministério da Fazenda, visando aumentar nossa competitividade nessa direção”, anunciou.

O Secretário citou o sistema de certificação internacional de praias e marinas Blue Flag, com 30 exigências ambientais, para que elas sejam consideradas redutos cinco estrelas. “Trata-se de um programa de controle de qualidade e limpeza das águas, exercido, primeiramente, por um júri, composto de quatro ou cinco pessoas, a maioria vinculada ao meio ambien-

te e a universidades, que verificam as ações. Em seguida, recebem um grupo internacional. Não há custos. Eles exigem que no *site* (www.blueflag.org) seja colocada uma bandeira azul, indicando condições da água, acessibilidade e segurança. Há duas certificações no Brasil – eram três, mas, em Florianópolis (SC), a prefeitura teve dificuldades na manutenção da limpeza da praia de Jurerê Internacional: a praia do Tombo, no Guarujá (SP), e a Marina Meliá, em Angra dos Reis (RJ), a única na América do Sul com essa distinção. Estamos atuando no sentido da conquista de uma bandeira azul para outras localidades, como em Fernando de Noronha e na Ilha do Mel, no Paraná. Esses turistas vêm aqui à procura de praias de alto nível. Precisamos, igualmente, dispor de consultorias especializadas, de modo a captarmos, cada vez mais, projetos de qualidade.”

Ele salientou que as características concenentes a marinas se distinguem daquelas relacionadas a portos para cruzeiros. A marina, geralmente, está associada à presença de um hotel próximo. “Os pacotes turísticos devem ser integrados, como acontece no Caribe e em várias ilhas do mundo. Precisamos incentivar esse tipo de produto. Uma área que se beneficia a partir dessas instalações é a de construção civil. O Brasil configura a bola da vez, mas há muitos lugares com praias iguais às nossas. Então, devemos apresentar qualificação e infraestrutura. Se compararmos o Fort Lauderdale – base de barcos e de navios de cruzeiros –, nos Estados Unidos, em 1950 e agora, constatamos o elevado grau de desenvolvimento de uma cidade que se sustenta, essencialmente, nesse segmento do turismo. La Rochelle, na França, constitui outro bom exemplo em termos de infraestrutura. Em San Martin, no Caribe, existem essas bases de *charters*, como as que queremos atrair para cá. Por ali, durante três, quatro meses por ano, a começar de agosto, ocorrem furacões, que, com as altas taxas de seguro, encarecem o preço da embarcação. Vamos discutir com representantes do estado da Flórida a implantação de marinas nas regiões Norte e Nordeste brasileiras, o que baratearia os custos. Os barcos permaneceriam aqui e iriam para lá quando solicitados.”

Os números ligados ao *charter* náutico se dividem entre passagens aéreas, 31%; aluguel de barcos, 18%; despesas com



alimentação, 26%; hotel, 12%; e outros serviços turísticos, 13%. Nas Ilhas Seichelles, 86 barcos *charters* injetam US\$ 14 milhões por ano, diretamente, em seu comércio. Em San Martin, US\$ 56 milhões. Na Croácia, um país extremamente pequeno e com águas muito frias, o Turismo Náutico representa a principal fonte de arrecadação, com 10 praias de bandeira azul. “Destaco também o caso do Porto de Vigo, na Espanha. É viável a convivência complementar. Não há cidade histórica que não se possa adaptar à existência de uma marina. Vamos rever a noção de que, por tratar-se de bens históricos, não se pode tocar em nada. Podemos, sim, e devemos. Contanto que o façamos de forma responsável”, ressaltou.

Definição de responsabilidades

Colbert reconheceu que os órgãos responsáveis pelo setor de marinas não cumprem as fiscalizações quanto aos quesitos de segurança. “Não temos pessoal suficiente para isso, nem normas a serem seguidas adequadamente. Há uma falha na legislação. Uma parte cabe à Marinha; outra, aos estados. Essa indefinição leva ao aumento de entrada de barcos irregulares, inclusive com tóxicos. Toma-se crucial definir com bastante clareza quem é o responsável pela segurança desses equipamentos no mar. Na parte ambiental, existe uma divisão enor-

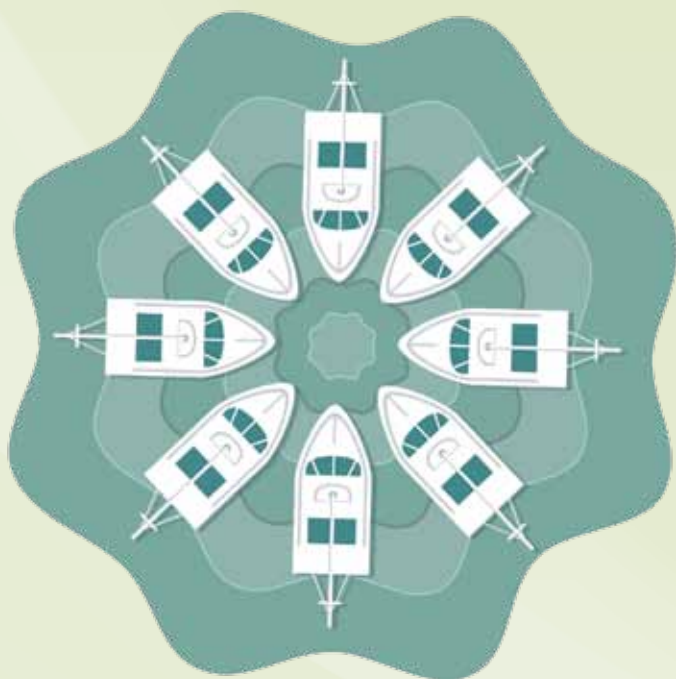
me de responsabilidades. Precisamos adotar uma linha única. Das 650 marinas no Brasil, as regulares, com escritura, não chegam a 30. Quase a totalidade assinala algum nível de dificuldade na sua regulamentação. Vimos trabalhando muito nesse sentido. Elas necessitam se cadastrar no Ministério do Turismo para dispormos de um certo controle, o que está sendo feito a partir de agora. Temos de modificar a Portaria nº 24 da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), na fórmula de custo operacional que, se seguida à risca, fechará todos os iates clubes e marinas do País. Montaram um cálculo baseado nas edificações em terra, com uma projeção para o espelho d’água em frente. Defendemos a regularização de forma enfática. Mas, é preciso que seja, minimamente, respeitado o processo que começou na legislação de 1946.”

O Secretário afirmou que o acompanhamento das embarcações pequenas é efetuado através dos iates clubes, quando se trata de fonia em rádio de transmissão VHF. “Normalmente, não há identificação, um registro de chegada. Não contamos com um órgão de controle da baía, como se fosse um aeroporto. Estamos tentando trabalhar com a ideia de saque náutico, um nível de informação de aduana, no qual coloquemos, como em vários países, quatro ou cinco portos de entrada e saída no Brasil, na intenção de que as pessoas não precisem retornar ao de origem. Mas, que tenha a atuação conjunta da Polícia Federal, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e dos órgãos necessários para fornecer carimbos em passaporte. Em 30 minutos, o viajante poderá obter a liberação do seu documento e tramitar, legalmente. Hoje, com o controle do GPS, estamos estudando alternativas para a identificação prévia dessas embarcações.”

Piéres flutuantes

O segundo painelistas, Felisberto Azevedo, que fundou, há 25 anos, a Float Marinas, com o objetivo de executar equipamentos náuticos para atender a essas instalações, contou ter-se associado, recentemente, à empresa espanhola de alta tecnologia Amilibia, em razão do potencial de crescimento do Brasil, acima – conforme suas palavras – de qualquer outro país do mundo. Contudo, a atividade ainda sofre com a precariedade da infraestrutura atual e a falta de opções de produtos no mercado.

Na explicação de Azevedo, o ideal para qualquer tipo de apoio náutico é a utilização de píeres flutuantes adequados à

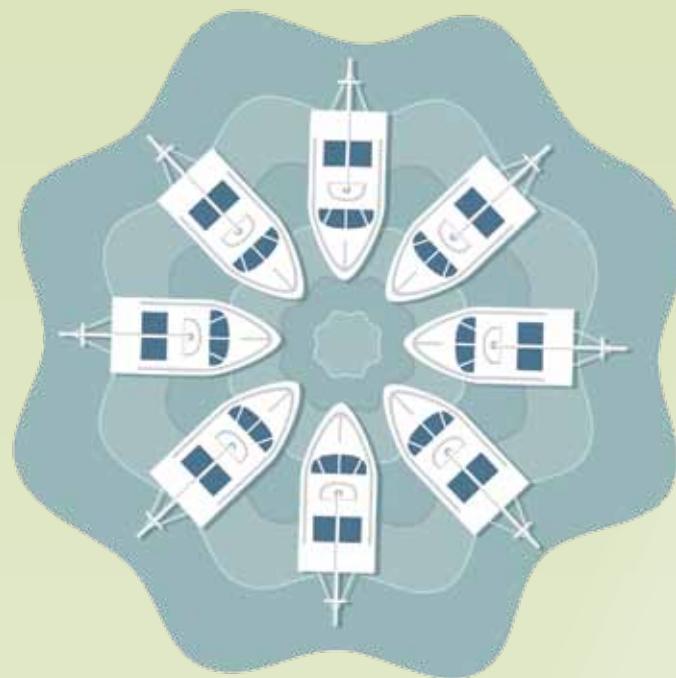


cada realidade, os quais podem ser apoitados, estaqueados e, em casos específicos, para enfrentar condições adversas, construídos em concreto ou madeira. Ele apresentou projetos elaborados por sua empresa, como uma estrutura em Búzios (RJ), capaz de absorver o desembarque simultâneo de até quatro *tenders*. “Em Belém, um exemplo de cidade para o Turismo Náutico nacional, estamos desenvolvendo uma marina. Há 11 anos, eles revitalizaram uma área totalmente degradada, onde implantaram a estação das Docas – que tem um polo gastronômico muito bom – e, em frente a esta, um píer flutuante, fomentando o setor. Ali, pode atracar tanto uma embarcação típica do local quanto uma lancha de recreio. Há uma enorme oferta de passeios a ilhas, igarapés e manguezais.”

Ele também mencionou a província de Pontevedra, na Espanha, com cerca de 600 mil habitantes, em que se aproveitou uma tradição regional, as chamadas fazendas marinhas (criação de mariscos), como forma de incrementar o turismo. “Colocam-se flutuantes com algumas cordas, para aderência dos mexilhões, e, em outros casos, cestos destinados ao cultivo de crustáceos. Em Angra dos Reis e Cabo Frio, temos alguma coisa no gênero. Mas, naquela região espanhola, há uma indústria fantástica, em torno de centenas de flutuantes espalhados pela baía. Essas fazendas marinhas geram riqueza, trabalho. Ao mesmo tempo, vislumbraram-se oportunidades para o Turismo Náutico. Foi criado um terminal com vários catamarãs, a fim de proporcionar a visão dos mexilhões nas cordas. Existe, ainda, um píer isolado para receber as embarcações de lazer que navegam pelo mundo e que encontram ali um porto adequado. Em qualquer lugar onde se faça um pequeno píer, logo surgem os barcos – e até pequenos aviões – e, com eles, oportunidades de negócios para a respectiva região. Estruturas baratas e de fácil implantação podem atender com qualidade embarcações com 60, 80 passageiros. As exigências da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), mesmo que precisem de aperfeiçoamentos, são fundamentais nesse sentido.”

Licenciamento ambiental

O empresário tocou, também, no problema referente ao licenciamento de marinas, pelo viés dos aspectos ambientais. “Não existem regras muito claras em relação a isso. Hoje, as autorizações do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) são



temporárias em algumas instalações que estão licenciadas. A marina organizada contribui bem mais à preservação do meio ambiente do que a não planejada. Deve ficar patente a todos a necessidade dessa conservação. Precisamos cumprir as licenças, de maneira rápida e objetiva; e não apenas acusar os órgãos ambientais do não licenciamento, para que tenhamos um mundo sustentável.”

No encerramento, ele reforçou o ponto da precariedade de nossas estruturas náuticas, principalmente, as flutuantes. “A própria Marina da Glória é um exemplo disso. Com a força do Rio Boat Show, tentam modernizar alguma coisa. Mas, estava completamente decadente. A exceção são as marinas novas, com cerca de cinco anos, como Verolme, Meliá e Piratas, que oferecem estruturas adequadas. A maioria não está preparada, apresentando equipamentos obsoletos, decadentes e perigosos. A prefeitura do Rio de Janeiro, em 2009, desenvolveu um estudo interessante sobre o Turismo Náutico, por meio de uma empresa especializada, para levantar novos destinos e possibilidades de atracação nesses locais. Na pesquisa, despertou a atenção a alternativa do uso de cais de concreto construídos há 400 anos. O poder municipal ainda vai implantar esse trabalho, incentivando-o com a disponibilização de embarcações mais modernas.”



8. Tendências e perspectivas

Operações do Turismo Náutico – Tendências e Perspectivas constituíram o foco das palestras do velejador Axel Schmidt Graef, Presidente do Instituto Rumo Náutico/Projeto Graef, e Ricardo da Fonseca Poppe de Figueiredo, chefe do Serviço de Vigilância e Controle Aduaneiro da Alfândega do Porto do Rio de Janeiro (Sevig).

Ex-dirigente de órgãos públicos, como Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (Feema) e Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Rio de Janeiro, Graef lembrou a estreita relação entre a náutica e a história do Brasil, com a primeira divisão política – as Capitânicas Hereditárias – e a formação de cidades definidas sob as perspectivas dos marinheiros. “As áreas urbanas nasceram em baías ou em lugares abrigados para os portos onde os navios chegavam. Depois, passamos por um período em que o grande sonho nacional era a conquista do interior. Abandonamos um pouco os barcos, mas, até hoje, ainda há vários lugares dependentes das embarcações como principal meio de transporte, a exemplo da Amazônia e do Pantanal. Uma série de culturas tradicionais está conectada a algum tipo de barco – a de jangadeiros, pescadores artesanais, caiaças, açorianos e pantaneiros.”

No seu entender, o Brasil encontra-se diante de uma oportunidade enorme para avançar no segmento náutico, em razão das extensões de águas oceânicas e interiores, que perdem para pouquíssimos países do mundo, aliadas a um clima muito favorável à navegação de Norte a Sul, em todas as estações do ano. “Para tanto, necessitamos vencer o estereótipo de elitismo que cerca a atividade. A associação ocorre no mundo todo. A Federação Internacional de Vela até abandonou o termo iatismo, inclusive no Brasil. Agora, nos referimos ao nosso esporte como Vela para, justamente, tentar romper essa



imagem elitista. Barco é, sim, caro. Mas, vamos mostrar que existem formas de navegar baratas.”

Ele apresentou um quadro das dimensões da náutica no cenário mundial. Os Estados Unidos são os primeiros do *ranking* em quantidade de barcos – 17 milhões. Contudo, é na Europa, de modo geral, onde se promove a maioria das competições de alto nível, que se evidencia a pujança dessa poderosa indústria. A França, a maior força em grandeza proporcional, registra impressionantes 4 milhões de cruzeiristas; 9 milhões de praticantes ocasionais em pequenas embarcações; e 370 marinas de porte, com 226 mil vagas. É líder na construção de barcos a vela, infláveis e *jet ski* e quarta colocada no ramo a motor. Dados do governo francês indicam que cada barco com mais de 15 pés cria três empregos diretos.

Os eventos náuticos carregam resultados econômicos significativos para o continente europeu e, por isso, contam com bastante apoio. “À maneira como os países concorrem a sediar Olimpíadas e Copas do Mundo, temos visto, em uma proporção bem menor, mas ainda assim vantajosa, disputas intensas, por exemplo, para organizar a American's Cup Port, a competição mais sofisticada da Vela. A realizada em Valência (Espanha), em 2007, recebeu 5,7 milhões de espectadores, com 22 milhões de acessos pela internet. A anterior, em Oakland (EUA), na Califórnia – uma das regiões onde mais se veleja no mundo, em uma relação de quase um barco por habitante –, gerou 529 milhões em moeda local”, notou.

No caso do Brasil, dados da Associação dos Condutores de Barcos (Acoabar) expressam um mercado que movimentava cer-

ca de US\$ 800 milhões por ano e 120 mil empregos. Conforme a International Boat's Industries, o País contabiliza 329 mil embarcações, uma para cada 1.600 habitantes, enquanto essa relação na Suécia é de uma para 7 e, na Dinamarca, de uma para 15. “Estamos mais ou menos no nível da África do Sul. Porém, com uma discrepância imensa em comparação àqueles países. O poder aquisitivo de um sueco é bastante diferente do de um brasileiro. Mas, apenas a parcela da população nacional em uma faixa de renda compatível com a da Suécia equivale a várias vezes a população deste país. Só Maryland, em Annapolis, considerada a capital da Vela nos Estados Unidos, movimenta uma economia de US\$ 2 bilhões, mais que o dobro assinalado no Brasil todo.”

Na observação de Grael, para que cresçamos no setor, é importante que o *site* do Ministério do Turismo forneça informações atualizadas em torno de passeios e eventos ao longo das áreas costeiras. “Deveríamos divulgar a Baía da Ilha Grande, Itaipu, várias atrações perto do Rio de Janeiro. Não há nenhuma indicação sobre marinas e iates clubes, que poderiam acolher barcos na Baía de Guanabara. Falta um direcionamento a essas atividades, como o preparo das unidades de conservação para o Turismo Náutico. No mundo inteiro, parques e barcos estão muito articulados. Precisamos avançar nisso, produzir guias específicos, normatizar aspectos ambientais, pontos em que Antiqua, no Caribe, representa um caso exemplar.”

O universo da navegação reúne, também, grandes potenciais como instrumento de educação e geração de renda, ao estimular um pensamento sustentável, provocar o interesse



pela tecnologia, promover a inclusão social e incentivar o turismo – afirmou o dirigente do Projeto Grael, que trabalha, exclusivamente, com estudantes da rede pública, entre 9 e 24 anos, boa parte vinda de comunidades pobres.

Para traçar a estratégia de partidas e chegadas, exigem-se conhecimento das respectivas realidades – correntes, ventos –, planejamento e tomadas de decisão, avaliando-se os riscos. “Em uma regata, muitas vezes, tem-se certeza absoluta quanto à escolha do trajeto ideal. Mas, logo depois da largada, olhando-se para os adversários, o que parecia certo não se revela como tal. As decisões precisam ser revistas o tempo todo, em razão de opções que, naquelas circunstâncias, se mostram mais adequadas. Essa é uma analogia importantíssima para a vida, principalmente, para os jovens que passam por dificuldades. Fazemos com o que eles aprendem na regata seja uma ferramenta, no sentido de examinarem as condições à volta e buscar o melhor caminho”, refletiu.

Projeto Grael

A gênese do Instituto Rumo Náutico/Projeto Grael remonta a 1996, às vésperas dos Jogos Olímpicos de Atlanta. “Aproveitamos a grande visibilidade em cima dos meus irmãos e lançamos a ideia. Conseguimos efetivá-la dois anos depois, tendo como fundadores Torben, hoje o maior medalhista olímpico brasileiro; Marcelo Ferreira, seu tripulante; Lars Grael, que possui duas medalhas, e eu. A intenção era criar uma experiência nova. Não existia nada parecido no País, além de poucas iniciativas do gênero em nível internacional, no contexto de utilizar barcos para educar. Começamos na areia da praia de Charitas, em Niterói, com um toldo, dois ou três contêineres, os barcos,

o mar e a garotada. Hoje, temos uma sede em Jurujuba, cedida pelo Torben. Abrimos 800 vagas por ano. Cerca de 80% dos recursos vêm da iniciativa privada”, pontuou.

A instituição atua sobre três pilares: iniciação nos esportes náuticos, atividade profissionalizante e educação complementar. No primeiro, são usados os barcos da classe Optimist, para meninos de até 15 anos; Dingue, para jovens acima dessa idade; e MV 25, em que é possível colocar 10 aprendizes a bordo para uma série de ações. Os resultados têm sido animadores: o Projeto já conta com uma tripulação bicampeã estadual e campeã nacional, bem como uma ganhadora da Regata Cape Town-Rio, a qual, pela primeira vez, foi vencida (ao lado de sul-africanos) por brasileiros.

Com foco na capacitação para o mercado, há uma oficina de marcenaria, em que se administra um programa profissionalizante para os acima de 16 anos, envolvendo a construção de pequenos barcos, por meio de técnicas simples e baratas. Mas, desde pequenos, eles já começam a ser treinados em manufaturas como porta-lápis, caixinhas, molduras para quadros de fotos e miniaturas de embarcações. Os jovens aprendem, também, a fazer reparos em velas e toldos e a consertar a parte de refrigeração, em que há grande carência de profissionais na Baía de Guanabara. No Piratão (uma simulação de barco), eles recebem, entre outras, instruções sobre mecânica e eletroeletrônica. Depois, aperfeiçoam seus conhecimentos em um barco de verdade. Em 2009, o Instituto foi vice-campeão do evento “Desafio Solar”, com a construção – agregando-se as oficinas de fibra de vidro e de eletrônica às aulas de náutica – de um barco movido a esse tipo de energia limpa, perdendo para o protótipo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).



“Promovemos uma série de vivências, como levar os meninos para observar o funcionamento de uma empresa. Eles vêm de uma realidade muito pautada pela informalidade. Então, é importante que vejam uma companhia em operação, com horário de chegar e de sair, uma hierarquia instituída e uma rotina de trabalho. Em parceria com a Marinha, oferecemos todo semestre um curso para Marinheiro Auxiliar de Convés, a carteira profissional, que permite a condução de embarcações profissionalmente”, ressaltou.

A terceira vertente do Instituto inclui vários programas: Geografia, Cartografia, Oceanografia, Meteorologia, Geração de Renda, Informática e Meio Ambiente. Neste último, utiliza-se um barco especialmente desenhado para retirar o lixo flutuante da Baía de Guanabara, sete dias por semana, em parceria com a empresa Águas de Niterói e o Ministério Público Estadual, que motivou a montagem do projeto. Regularmente, organiza-se uma gincana em uma ilha ou praia da região, em que se procede à limpeza da mesma.

“A poluição afasta o turista náutico. A oferta de matéria orgânica provoca uma proliferação de cracas. Isso significa um custo para os navegadores. Há sites recomendando que eles não venham ao Rio de Janeiro por causa disso. O Programa de Despoluição da Baía de Guanabara (PDBG) avançou, mas enfrentou dificuldades de aplicação de recursos na época. Era necessário tomar decisões, como implantar extensas redes de captação de esgoto. E, como havia uma limitação da capacidade de endividamento, sobrava pouco dinheiro para o tratamento. A decisão foi captar mais e tratar menos, ocasionando um aumento da carga orgânica, o que gerou um forte impacto para a Baía”, lamentou.

Outra iniciativa – esta em conjunto com dois laboratórios da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e patrocinado pela BG-Brasil – possibilita a participação dos jovens em pesquisas científicas na Baía. Eles também podem, na “Turma do Boto”, uma parceria com a Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), observar o comportamento dos 70 mamíferos da espécie catalogados no ecossistema.

Uma nova ação, denominada “Ciência a Bordo”, em parceria com a prefeitura de Niterói, franqueará aos alunos da rede pública do município pelo menos três experiências, orientadas por integrantes do Projeto Grael. A intenção é, de forma lúdica e prática, ensinar assuntos de Ciência, como vetores, aerodinâmica, hidrodinâmica e propagação de ondas. Fazer de Paquetá, no coração da Baía, um modelo de cidade sustentável, configura mais um esforço, junto com a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), da instituição.

“Todos a Bordo”, um programa para deficientes físicos, nasceu da experiência do velejador Lars Grael, que, após o acidente que o amputou, praticamente, interrompeu a carreira olímpica, tornando-se Secretário Nacional de Esportes. “Ele replicou a prática do Instituto Rumo Náutico em uma política pública, que virou o Projeto Navegar do Ministério. Foram implantadas várias unidades no País, quatro delas no Rio de Janeiro. Destas, três se encontram paradas e uma funciona, precariamente, em Maricá. Poderíamos integrar essas comunidades todas, através da náutica, motivando a profissionalização de jovens com deficiência”, sustentou.

Dentro da proposta “Caravana do Esporte” – uma associação do canal de televisão ESPN e da Unicef, pela qual atletas de diversas modalidades são convidados a visitar cidades do



interior, normalmente, com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) muito baixo, a fim de motivar o esporte como forma de educação –, o Projeto Grael já percorreu várias localidades do País.

“Temos uma unidade do Instituto em Três Marias (MG), em uma parceria com a Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig), e intencionamos implantar outras, no Guarujá e Santa Branca (SP), Rio Grande (RS), Ribeirão das Lajes (RJ), Salvador (BA) e Mundaú (CE). É compreensível que as pessoas guardem uma impressão da náutica, baseada na estrutura dos iates clubes, como uma atividade elitista, excludente. Entretanto, as unidades de Vela Social que funcionam no País, hoje, já formam mais velejadores que todos os iates clubes juntos. Em breve, o número de esportistas oriundos das camadas de baixa renda ultrapassará o verificado no topo da pirâmide. Uma das grandes dificuldades, para quem aprende a velejar e não é sócio de um iate clube, é o acesso às águas. Precisamos democratizá-lo. Fazemos uma campanha por rampas públicas. São investimentos baratos, essencialmente, uma rampa e uma mangueira para lavar o barco. Em outros países, isso existe em todos os lugares. No Rio de Janeiro, por exemplo, quem não adere a um clube, não tem como levar seu barco ao mar. É importante que se façam esses investimentos”, pleiteou.

Controle aduaneiro

O chefe do Serviço de Vigilância e Controle Aduaneiro da Alfândega do Porto do Rio de Janeiro (Sevig), Ricardo da Fonseca Poppe de Figueiredo, abriu sua palestra com a informação de que o órgão dispõe de normas específicas, voltadas a eventos internacionais realizados no País, as quais valem para embarcações e aviões, em qualquer nível.

“Todo evento envolve processamento aduaneiro e tarifário, em relação ao bem que se deseja colocar em regime temporário ou classificar como bagagem. Os viajantes chegam por meios próprios ou contratam uma empresa de transportes. Essa empresa é obrigada a eleger um representante – pessoa física ou jurídica –, que vai procurar a Receita Federal do Brasil para fazer os trâmites. A admissão temporária diz respeito a introduzir aqui um bem por um período certo de tempo – para exposição, uso próprio e outros tipos, caracterizando utilização econômica ou não –, com a suspensão total ou parcial do pagamento de tributos incidentes na sua importação. O procedimento tem a ver com a natureza e a finalidade do evento, e o despacho precisará abordar essa parte. Normalmente, em grandes eventos, como o Volvo Ocean Race ou a Fórmula I, a empresa contratada se responsabiliza perante a Receita na logística tributária”, explicou.

Hoje, para tratar o assunto embarcação, vigoram a Instrução Normativa RFB nº 562, exclusiva para competições desportivas internacionais; a Instrução Normativa SRF nº 285/2003, ligada ao regime geral de admissão temporária; e a Instrução Normativa SRF nº 137/1998, que regula a admissão temporária em navios transatlânticos.

O prazo de permanência dos bens se fixa em função do período em que se realizará o evento, mais 30 dias antes e 30 dias depois, englobando tanto a embarcação, quanto combustível e lubrificantes. “O barco transporta produtos que poderão ser consumidos ou não. O tratamento inicial é de admissão temporária para o todo. E, conforme o desenrolar, vão sendo liberados despachos para o consumo. O interessado efetua o requerimento, diretamente, à Superintendência, o nível hierárquico mais alto da RFB, no nosso caso, à 7ª Região Fiscal. Se o evento for sediado no Rio de Janeiro ou em Vitória, a solicitação é feita, previamente, ao Superintendente. Caso se dê em âmbito nacional, o procedimento passa ao chefe da Coordenação Geral de Administração Aduaneira (Coana). Esse controle necessita ser executado, até em respeito à própria indústria nacional.”

Segundo Poppe de Figueiredo, o que se espera consumir no País, durante o período de admissão temporária, como





combustíveis ou alimentos, pode estar sujeito a controle administrativo específico. “Trata-se de um grande problema. Nem sempre a Receita Federal atua nessa área, podendo haver necessidade de ingerência de outros órgãos. Escutamos falar na morosidade da Receita, mas ela, na verdade, é o último interveniente, verificando a parte tributária. Há, por exemplo, mercadorias que entram, automaticamente, no Brasil, e outras, que dependem do licenciamento da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), com a interlocução de outras instâncias.”

O despacho aduaneiro corresponde à autorização para a retirada do bem vinculado à participação no evento. Em geral, a Receita baixa Instruções Normativas e, através de Ato Declaratório Executivo, libera a Declaração Simplificada de Importação (DSI).

A depender da finalidade e do valor dos bens, pode ser necessária, além da assinatura do termo de responsabilidade, a apresentação de garantia dos tributos suspensos. “Esta é outra questão importante. Como os valores tributários de eventos de grande porte são bastante altos, muitas vezes, não existem pessoas jurídicas dispostas a assumir a condição de responsáveis no que concerne aos tributos suspensos. Se a saída não for feita corretamente, acarretará problemas futuros para a empresa. Em relação aos bens que acompanham os barcos, os consumidos no decurso da competição, ao seu término, precisam ser esquadrihados. Procedese à nacionalização de bens para consumo, junto à Receita Federal, comprovando-se o que entrou e saiu. A finalização do retorno dos bens pode ser executada por meio da Declaração Simplificada de Exportação (DSE).”

O chefe da Sevig comentou que, nos eventos ocorridos no Rio de Janeiro, tem havido celeridade no que tange ao processo perante a Receita Federal. “Normalmente, as empresas promotoras nos procuram com muita antecedência. Então, nunca tivemos problemas para as concessões, mesmo em competições como a Volvo Ocean Race, na chegada dos barcos. Já houve casos de pessoas que não participaram via empresas contratadas, mas, por fora. E fizemos o atendimento completo, estendendo o tratamento simplificado aos demais, no próprio

local – a Marina da Glória. Estamos tentando, em Brasília, por ocasião desses eventos, modificar a norma, tendo em vista a agilidade com que devem ser desembarçados. Retirou-se, por exemplo, a Instrução Normativa RFB nº 562 da Instrução Normativa SRF nº 285, referente à admissão temporária geral. Foi dado um tratamento específico, sob a perspectiva das competições esportivas, o que significou uma evolução.”

A Instrução Normativa SRF nº 285 regulamenta desde um simples barco a transatlânticos que ingressem em águas brasileiras. O regime só é concedido após o atendimento a determinados controles administrativos, que podem ser com suspensão total do pagamento de tributos ou para utilização econômica. “O veleiro de um estrangeiro, sem residência no País, entra com termo de suspensão total de taxas. A Receita concede a admissão temporária mediante uma burocracia mínima, mas que, para o viajante, representa uma documentação complicada. Ele não entende porque precisa assinar um termo de responsabilidade, alegando que fazemos diferença entre um viajante não residente e um navio de grande porte, com bilhões sendo transportados em seus porões e que recebe uma autorização automática. Infelizmente, a Receita Federal não vislumbrou uma maneira mais fácil de fazer esse controle, que visa evitar a permanência no País além da regulamentar – 90 dias, com uma única prorrogação de mais 90.”

Poppe de Figueiredo acrescentou que a Receita Federal não distingue um transatlântico de um superiate. “Os superiates que nos apresentaram são verdadeiros transatlânticos. E pre-



tendiam entrar aqui, utilizando todos os recursos que possuem a bordo. O transatlântico tem uma estrutura de hotel, mas não suporte náutico para oferecer ao passageiro. Um *jet ski* não desce de um transatlântico, como vemos em superiates, que dispõem de barco, submarino e até helicóptero. Quem compra o pacote quer usufruir de tudo isso. Nós negamos a licença. O recolhimento de tributos, no final, significa pouco. Mas, a questão está no controle. Cada vez que se baixa um *jet ski*, a Capitania dos Portos precisa autorizar seu desembarque e a Receita, fiscalizá-lo, pois se está gerando renda com o equipamento, ainda que mínima e embutida no pacote. A utilização econômica se refere à prestação de um serviço. Entra-se, então, com um recolhimento de valor proporcional. Mas, eles não querem esse tratamento, e, sim, o mesmo dado aos transatlânticos, sob o regime da Instrução Normativa SRF nº 137/98. Quem utiliza a nº 285, liberado o despacho aduaneiro, pode fazer o que quiser com o barco, desde que dentro do território nacional. O transatlântico tem direito a sair das 12 milhas e, assim, a explorar cassinos a bordo. Só que o jogo é proibido no País, desde 1940. Mas, eventualmente, acontece de o transatlântico declarar o valor do jogo. E a Receita Federal recolhe o tributo. Em um superiate, isso não ocorre. Estamos tentando modificar a Norma nº 137, alterando alguns paradigmas.”

O termo de responsabilidade configura um grande problema. “Às vezes, amigos brasileiros é que assinam o documento no lugar do viajante. Muitos amigos já foram executados pela Receita Federal. E os valores são altos. Por erro, o viajante parte daqui sem fazer a finalização da admissão temporária.

Contamos o prazo e notificamos a irregularidade à Polícia Federal. Quando há alguém como responsável, executamos este, primeiramente. O termo de responsabilidade não tem prestação de garantia – que exige fiança bancária idônea. No caso de suspensão total de pagamento de tributos não se requer garantia, mas assinatura. Se o cidadão é estrangeiro ou se há um responsável, temos que analisar caso a caso. No que toca ao superiate, a garantia deve ser apresentada em valor proporcional aos impostos.”

Outro ponto que assusta os viajantes é a declaração do valor do bem. “Eles não entendem o motivo da necessidade desta informação. Na minha visão, isso poderia ser tranquilamente substituído. Todo mundo que trabalha na área reconhece que, quase sempre, os mesmos navegadores retornam em certas épocas do ano. Então, percebemos que precisamos fazer um controle mais simplificado. Mas, é perigoso porque, infelizmente, algumas pessoas se utilizam disso para praticar crimes”, ponderou.

Pela Instrução Normativa SRF nº 285, navios de grande porte, de carga ou passageiros, usufruem de admissão automática assim que ingressam no Brasil, prerrogativa advinda dos acordos internacionais. Apenas se apresentam em um porto alfandegado sob controle aduaneiro, onde se faz a inspeção da Polícia Federal.

Fiscalização da cabotagem

As operações de cabotagem estão sujeitas à Instrução Normativa SRF nº 137/98. “Aqui, há um embate. A entrada de navio estrangeiro no território nacional e a sua movimentação pela costa, em viagem de cruzeiro que previr escala em nossos portos, bem como atividades de prestação de serviços e comerciais – inclusive relativas a mercadorias de origem estrangeira, destinadas ao abastecimento da embarcação e à venda a passageiros –, se submetem ao tratamento tributário e ao controle aduaneiro estabelecidos nessa norma. Os megaiates podem enquadrar-se nela, mas serão obrigados a parar nos recintos alfandegados. O armador deverá constituir representante legal no País, outorgando-lhe poderes, na con-



dição de mandatário, para solicitar o regime no primeiro porto de entrada. Trata-se de um procedimento simplificado, que consistirá no despacho concessório da autoridade aduaneira, exarado no termo de entrada da embarcação, por ocasião do encerramento da visita aduaneira. Assim, poderá ingressar no regime de cabotagem”, esclareceu.

O primeiro porto, protocolarmente, de todos os navios estrangeiros é Fortaleza ou Recife. A partir do momento em que se declara a cabotagem, a tributação começa. Eles apresentam o controle de estoque em dólar, transformado pelo fato gerador em real no dia do pagamento, conforme determina o Código Tributário Nacional.

O controle aduaneiro das mercadorias de origem estrangeira transportadas no navio de cruzeiro, ou embarcadas no País para reposição, é efetuado a cada viagem. “O registro refere-se aos produtos destinados à venda, que constituirão o estoque inicial. Ele é eletrônico, executado sobre lojas, bares e restaurantes, e há auditoria. O despacho aduaneiro, segundo a

norma, se faz por uma única DSI. Mas, hoje, não usamos nem isso. Verificamos tudo, e a empresa procede ao recolhimento. O estoque dos cruzeiros é considerado estrangeiro, portanto, expresso em euro ou dólar. Na hora da conversão, às vezes, eles esquecem que apresentaram o estoque inicial para a Receita, que, porém, não se descarta. O ressuprimento se realiza pelo Free Shop ou vem do exterior. O armador não quer ter problema conosco. Quando os dados são apresentados no final, já os dispomos. Caso falte algo, o descumprimento da admissão temporária envolve uma multa inicial de 10% do valor do navio! Por isso, os de grande porte reclamam. De uma próxima vez, poderíamos negar a entrada do armador, visto que tentou ludibriar a Receita Federal. A saída do veículo do País fica condicionada à apresentação, pelo mandatário, na unidade aduaneira que jurisdicione o porto onde ocorrer a última escala do navio, do relatório sobre a movimentação de mercadorias estrangeiras e do DARF, referentes aos impostos e contribuições devidos no período. O prazo é de dez a quinze dias para a conclusão de todo o processo”, arrematou.



9. Gargalos e perspectivas

A pauta Turismo Náutico, Gargalos e Perspectivas foi ministrada pelo gerente de Estudos e Desempenho Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Bruno de Oliveira Pinheiro. Especialista em Regulação de Serviços no órgão, ele integra, também, o GT-Náutico, Grupo de Trabalho que o Ministério do Turismo coordena, em Brasília, para discutir o segmento que, em dez anos, cresceu 2.000%.

“A temporada de 2010/2011 trouxe divisas equivalentes a R\$ 1,3 bilhão, com cerca de 800 mil passageiros, número que, para nós, portuários, significa quase 2 milhões de embarques e desembarques. O viajante que embarca em Santos, desembarca no Píer Mauá e em Búzios, por exemplo. No porto, contamos esse passageiro uma, duas, três, quatro, cinco, seis vezes”, explicou.

Sobre a Antaq – criada em 2001 pela Lei nº 10.233, a mesma que instituiu a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Denit) –, Bruno Pinheiro lembrou ser pouco conhecida há até quatro anos. Está subordinada ao Ministério dos Transportes e vinculada à Secretaria de Portos. “Há um princípio na Lei que fala em ampliar a competitividade no País. Hoje, 99% das nossas exportações, basicamente, *commodities*, e 90% das importações passam pelos portos. No ano anterior, o Brasil movimentou 833 milhões de toneladas. A continuar o ritmo progressivo, novo recorde deverá ser batido em 2011. A Antaq precisa preparar-se para isso.”

Cabe à Agência elaborar normas voltadas ao setor aquaviário inteiro: navegação marítima e de cabotagem; apoio portuário e marítimo; e navegação interior em hidrovias e portos; bem como celebrar todas as autorizações para que os terminais privados movimentem carga no País.

Encontram-se sob sua competência terminais localizados no mar ou em rio federal, este entendido como o que cruza dois estados. A operação da barca Rio-Niterói, por exemplo, por ocorrer dentro do mesmo estado, não se submete à entidade. “O barco que sai de Manaus e vai para Itacoatiara, a duas



horas de carro da capital amazonense, também está fora desse controle. No entanto, se deixar Itacoatiara, passando por Manaus, e seguir a Belém, há a interferência do órgão, assim como, nos terminais de turismo, sobre a circulação de passageiros. A Antaq tampouco regulamenta marinas, mas autoriza a construção de terminais para cruzeiristas – o de Búzios, por ilustração.”

Ele complementou: “Somos representantes do Brasil na International Maritime Organization (IMO) e temos autoridade portuária, a exemplo da Companhia Docas Rio de Janeiro (CDRJ), que concede área pública dentro do porto ao uso privativo. Desde 1993, com a Lei dos Portos (nº 8.630), a União afastou-se da operação de carga. Nossa atuação é do tipo *land lord port*, como na maioria dos países. O governo administra o porto organizado e fornece a subconcessão para o arrendamento do mesmo.”

Linha evolutiva da Agência

O terminal de uso privativo exclusivo trabalha apenas com a carga do dono do terminal, como o da Petrobras, em São Sebastião (Angra dos Reis). Já o misto permite ao privado operar tanto a própria carga quanto a de terceiros. No terminal de Ponta da Madeira, no Maranhão, perto do Porto de Itaqui, a Vale movimenta seu minério e, nos dias ociosos, também a soja dos produtores de Mato Grosso e Tocantins. Por fim, há a modalidade de uso privativo de turismo, destinado, unicamente, ao fluxo de passageiros.

“A Antaq, até 2006, só focava o atendimento na navegação interior – o passageiro que pega o barco em Manaus e vai para Belém, por exemplo. Naquele ano, incluiu-se, na Lei nº 8.630, o terminal de uso privativo de turismo, conferindo-se responsabilidade à Agência para liberar as autorizações necessárias. Em 2009, o órgão lançou o Plano Geral de Outorgas, com áreas no Brasil onde pode haver concessão de instalações à iniciativa privada. Agora, estamos formulando o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos. Antes de 2003, a decisão sobre o que colocar no porto dependia bastante da ótica de seu presidente. A Antaq mudou isso: a visão é do governo fede-

ral, com base na observação das demandas nacionais. Estamos movimentando muita soja? Precisamos construir um terminal de soja. Não adianta implantar um terminal de soja em Santos e um de contêiner no Maranhão. Ajudamos a planejar os portos. Ainda em 2009, chegamos à Resolução nº 556, que dispõe sobre os terminais de uso privativo de turismo”, prosseguiu.

Estipulou-se, então, o prazo de um ano (11 de dezembro de 2010) para que os terminais privativos aderissem à nova norma. “Ao longo desse tempo, alguns empresários nos indicaram problemas na Resolução, especialmente, um ponto que regulava a proibição de movimentação de combustíveis no terminal. Passou-nos despercebida essa necessidade. Para nós, não seria adequado disponibilizar combustível ao lado de passageiros. Porém, eles nos alertaram a respeito da lancha e do superiate, que chegam e precisam de abastecimento. Se as embarcações fossem para o terminal de carga com esse objetivo, estaríamos retirando um serviço precioso ao de passageiros – a comercialização de combustíveis. A Antaq está revendo a norma, autorizando a movimentação dos mesmos e garantindo mais um ano (até dezembro de 2011) para o enquadramento a ela.”

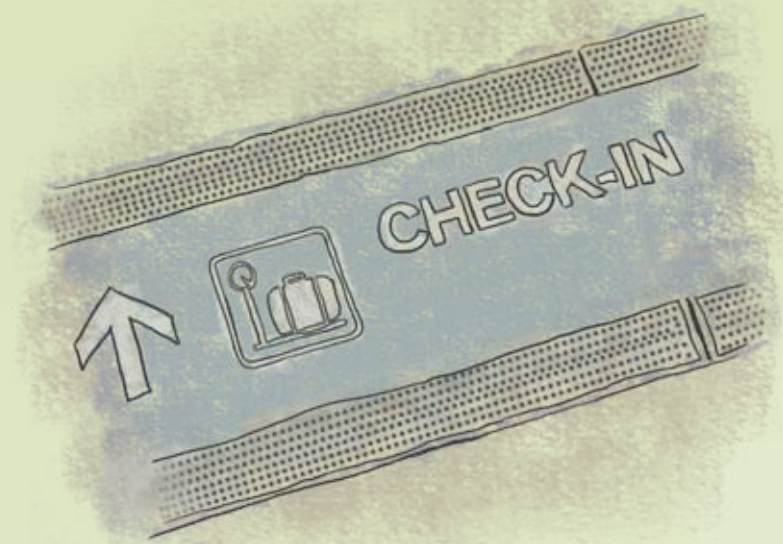
Segundo Bruno Pinheiro, vemos, hoje, portos que eram vocacionados para a carga convivendo com o tráfego de passageiros, o qual cresce expressivamente. Isto cria situações embaraçosas, como turistas esperando a saída de contêineres para entrar na base e transitando pelas áreas de circulação de produtos. “A partir de 2006, a Antaq foi obrigada a normatizar os procedimentos. Atualmente, temos subconcessões em portos, como o Píer Mauá, no Rio de Janeiro; o Concais, em Santos; e alguns terminais privativos. Por exemplo, o Terminal de Búzios não está dentro de nenhum porto; funciona com operador privado. Então, de acordo com a alteração da Lei nº 8.630, ele necessita de autorização da Agência. A outorga é dada para construir ou explorar terminais. Muitos já operavam com passageiros e ficam receosos de ir à Antaq, achando que serão acusados de atuar sem autorização. Estavam em atividade antes da vigência da Lei, não há punição”, frisou.

A outorga é efetuada por meio de um ato administrativo, em que, através do chamado contrato de adesão, o empresário recebe o sinal verde para operar o terminal durante 50 anos. Anteriormente à edição do Decreto nº 6.620, a Antaq assinava um termo de autorização para um prazo indeterminado. E a qualquer momento poderia retomar o terminal. A iniciativa privada reivindicou a fixação de um contrato, de modo a proteger seus investimentos.

Terminais de turismo

Os principais tipos de terminais de turismo são o de embarque e desembarque e o de trânsito de passageiros. No primeiro, exige-se a presença da Receita Federal e da Polícia Federal para o *check in*, bem como de esteiras e carrinhos destinados às bagagens. Nos de trânsito, não há necessidade de todo esse aparato, tornando-se mais simples, portanto, as instalações solicitadas ao empresário. Existem, também, os terminais com e sem atracação – o navio encosta ou fica fundeado (e barcos menores trazem o viajante ao cais).

“Qualquer agência reguladora está no meio da defesa dos interesses de um triângulo equilátero: o usuário, o governo federal e o investidor. Para fazermos a Norma nº 556, tivemos que considerar os diferentes pontos de vista. Não podemos autorizar um terminal de turismo só para este fim. E na baixa temporada, ele permanecerá parado por sete, oito meses? A



Antaq permite, então, o desenvolvimento de outras atividades. Frente à Copa do Mundo, o governo aplicará em torno de R\$ 1 bilhão na construção de terminais exclusivos para navios de cruzeiros, que serão utilizados como hospedagem em sete sedes: Manaus, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Santos e Rio de Janeiro. Nesta, prevê-se a implantação de seis berços para atendimento aos visitantes em 2014. Está sendo discutida, na Antaq, a ampliação do Píer Mauá e do Concais, em Santos. A escolha das cidades se deu por não apresentarem necessidade de execução de mais hotéis e, ao mesmo tempo, demonstrarem possibilidade de prolongamento de uso dos terminais. O Sul não foi contemplado porque lá, mesmo com a insuficiência da rede hoteleira, é possível edificar novas unidades que terão ocupação depois da Copa.”

Novos projetos, normalmente, podem viabilizar-se de duas maneiras: subconcessão autorizada pela Agência ou tocada pelo próprio porto. Para a Copa, o governo optou pela segunda alternativa, seguindo-se o arrendamento dos futuros berços à iniciativa privada após o evento. A Antaq vem procedendo à análise do planejamento relativo aos sete portos, mas sem intervir diretamente no mesmo.

“No tocante a Parcerias Público Privadas (PPPs), o governo federal chamou os armadores para que se associassem a esses empreendimentos. De pronto, não houve interesse da parte deles em executar nenhum terminal. Aos empresários que reclamam dos nossos portos, propomos que os cons-



triam. Temos terminais privativos de turismo e a ferramenta para autorizá-los. Contudo, eles não querem colocar dinheiro. Queixam-se dos nossos impostos, de tudo. Ainda assim, vêm bastante para cá”, expôs.

Segurança jurídica

Os portos recebem a escala de entradas de cruzeiros no Brasil – em média seis ou sete, diariamente – e se preparam para atendê-los. “Mas, os terminais e a Antaq esperam que os armadores combinem entre si. Não dá para sete navios de turismo saírem de Santos, chegarem ao Porto do Rio de Janeiro e se deslocarem para Búzios no mesmo dia. São mais de 20 mil passageiros! Se as companhias se articulassem, as embarcações partiriam da costa paulista, três se dirigiriam a

Búzios e quatro, ao Rio de Janeiro. Quando o pessoal do Rio estivesse saindo, iria para o litoral norte fluminense. Trata-se de um planejamento simples. Porém, eles querem chegar aqui, e que a Antaq e o porto resolvam toda a logística.”

Acerca do papel da entidade reguladora, Pinheiro sintetiza: “O que a Antaq procura fazer para o passageiro? A normatização dos terminais. Isso gera segurança jurídica ao empresário. O Terminal de Búzios, constantemente, sofre embargos da Justiça. O investidor não tem garantias para saber se vai poder operar quando o navio de cruzeiro chegar. A Antaq entra no polo passivo da ação, questionando o motivo de o Judiciário fechar um terminal autorizado por ela. Essa defesa visa patentear que os empreendedores terão todo o seu investimento resguardado pelas leis brasileiras, estipulando se, ao mesmo tempo, o mínimo de conforto que necessitam disponibilizar ao viajante. A Agência iniciou, em julho, uma pesquisa de satisfação do usuário portuário, tanto o de carga quanto o de turismo. Mas não possui competência (em consonância com a Lei nº 9.432) para entrar em um navio de recreio e apontar o que está certo ou errado – função assumida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária, a qual vem desenvolvendo um trabalho muito bom, na padronização de procedimentos.”

No tocante a um possível esvaziamento da estrutura hoteleira nacional, em razão da migração de brasileiros para viagens de navios, que hoje oferecem preços altamente competitivos, ele apresentou números de um estudo recente, realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) para a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar). O levantamento revelou que 15% dos turistas aquaviários estenderam a permanência nos respectivos destinos e 89% declararam que retornariam às cidades visitadas. “Já ouvi bastante essa discussão, entre o turismo do interior e o marítimo. Mas, o que vimos nessa pesquisa da FGV é que muitos turistas disseram que regressariam a determinados locais – de avião, ônibus ou carro –, porque tiveram a oportunidade de conhecê-los, pela primeira vez, através do cruzeiro. Isso provoca um movimento enorme para as cidades”, enfatizou.



10 . Novos capitais aos setores de Hospedagem e de Turismo Náutico

O presente macrotema foi encerrado com a pauta A Chegada de Novos Capitais aos Setores de Hospedagem e de Turismo Náutico. O primeiro palestrante, Alexandre Sampaio de Abreu, Presidente do CTur e, também, da Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação (FBHA), iniciou a reunião com informações disponibilizadas pela BSH, consultoria de reconhecida competência, em torno dos investimentos hoteleiros planejados para os próximos anos no País.

A começar pela Região Sudeste, onde se concentra a maior fatia dos projetos – 38%, o equivalente a 76 hotéis (grande parte, *midscale*), com um total de 12.998 unidades habitacionais, custo estimado em R\$ 2,17 bilhões e possibilidade de geração de 7.073 empregos. Na sequência, vem o Nordeste, na faixa de 34%, com 68 hotéis previstos (76% *resorts*), envolvendo 25.350 unidades e 20.974 postos de trabalho. O Norte deverá receber 23 hotéis, ou 12% do número global, perfazendo 3.348 unidades. Já o Sul responderá por 9%, o correspondente a 17 hotéis (a maioria, *low cost*), e 2.164 unidades, movimentando R\$ 324 milhões e 985 empregos. Por fim, no

Centro-Oeste, os 14 hotéis programados (sobretudo, *midscale*) representam 7% do montante e 2.436 unidades, orçados em R\$ 318 milhões e com capacidade de criação de 1.491 vagas empregatícias.

A partir dessa introdução, Alexandre Sampaio – Presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares (Sindi-Rio) ao longo da última década, cargo no qual permaneceu até o início do corrente ano – desenhou um balanço dos trabalhos desenvolvidos durante todo o ciclo Turismo Náutico, Busca da Regulamentação dos Cruzeiros Marítimos no País. “Podemos objetivar – delineou – algumas questões discutidas no macrotema. Tivemos debates riquíssimos e especificidades que, por mais que sejamos militantes no setor turístico, eram de total desconhecimento nosso. As palestras nos ajudaram na apreensão do segmento, permitindo-nos uma abordagem embasada.”

No tocante à questão hotéis-cruzeiros, ele avaliou: “Há uma percepção clara que uma parcela da hotelaria nacional vê os cruzeiros como sinérgicos ao seu negócio. Grandes angústias



por parte dos membros da Abremar se devem a não concretização formal da legislação incidente sobre operações de navios no Brasil, o que explica a atual redução do ritmo da atividade. Todo o conteúdo versado no macrotema nos propiciou a leitura de que precisamos avançar no processo da regulamentação. Isso implicará, em algum momento, um ônus adicional. Mas, antes um ônus previamente conhecido, do que uma não formalização dessa tributação. Ninguém quer operar no escuro. Se, efetivamente, forem feitos os investimentos públicos em portos e pontos de atracação, conforme anunciado, teremos o melhor dos mundos para incrementar o segmento marítimo e o turismo como um todo no País”

Na ótica de Sampaio, os cruzeiros estabeleceram aqui um novo paradigma de inserção da classe média – cuja cesta de consumo vem contemplando o turismo financiado –, devido à questão cambial, o que, de certo modo, não se justifique sob o aspecto concorrencial com grande parte da hotelaria, que oferece preços mais adequados ao custo de operação nacional. “Por outro lado, alguns destinos que necessitaram ser suprimidos, em função da precariedade de atracação, trazem situações atípicas. A atividade reduzida em Búzios, por exemplo, talvez seja mais condizente, porque, além do fundeamento complicado, o afluxo de turismo provocava um forte impacto no balneário, que tem uma característica bastante particular, não comportando o intenso volume de turistas já há algum tempo.”

Segundo ele, o ponto principal das reclamações da hotelaria recai sobre os *resorts*, frente aos custos de implementação dos projetos. “A tributação específica para essas construções são de tal ônus que o *pay back* se dá de maneira muito difícil, se não há um nível mínimo de ocupação. A queixa deles não vai contra o sucesso dos cruzeiros, mas ao fato de não disporem dos incentivos que mereceriam para um empreendimento desse porte. O compromisso de mobilização de um *resort* em uma área de turismo é expressivo. A não disponibilidade

de condições de financiamento adequadas desfavorece a redução de tarifas, embaraçando a atração da população que hoje está usufruindo dos navios. Precisamos procurar solução para a desoneração da hotelaria, do receptivo internacional como atividade exportadora. Isso é que vai trazer a operação dos *resorts* para uma postura racional e um resultado eficaz. Devemos trabalhar por uma normatização apropriada a que se possa explorar e atender, conjuntamente, o destino Brasil. O turismo marítimo, dentro do *trading*, foi um bálsamo para as agências de viagem, que puderam migrar o comissionamento perdido no sistema aéreo para as operadoras de navios.”

A visão da Abremar

O segundo painalista, Ricardo Amaral, Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar), abriu sua exposição ressaltando o momento bastante positivo que a entidade, fundada em 2006, atravessa, com o crescimento exponencial de suas atividades. A indústria experimentou uma expansão média de 22% nos últimos cinco anos.

A partir de 2000, quando os navios começaram a atuar com maior ênfase no Brasil, houve uma forte reação de outros atores do mercado. “Há espaço para todos. A eficiência comercial de cada empresa é o que faz a diferença no fator competitividade. Um senador de Santa Catarina falou em implementar mais taxas para os cruzeiros no estado. Um hoteleiro da mesma região reclamou que essa modalidade absorve seus potenciais hóspedes. Não se vê mais navio indo para Santa Catarina, porque lá não existe infraestrutura. E se o hotel se encontra desocupado só mostra que não se está sabendo vender o destino. Outro hoteleiro, este do Nordeste, lamentou-se que um certo navio havia passado por sua cidade, nela permanecendo apenas um dia. Só que era o *Crystal Harmony*, com capacidade para 900 pessoas, 100% de estrangeiros. Estes não compraram o destino Brasil, mas a experiência de América

do Sul. Se aquela localidade consistiu um vetor de degustação durante um dia, e os visitantes a apreciaram, grandes tendências terão de regressarem para passar uma semana. Mas isso é competência do destino."

Ricardo Amaral ressaltou, que, após um ciclo de desenvolvimento notável, o setor vivencia uma onda de retração. O Brasil foi o destino que mais se destacou mundialmente nos últimos tempos; porém, na próxima temporada, registrará o menor crescimento em 20 anos. De 2010-2011 a 2011-2012, a previsão é de queda de 15% no número de navios. Não se trata de uma acomodação natural do mercado, mas de reflexo da precária logística nacional, cuja infraestrutura não suporta o avanço contínuo da demanda. Contabilizam-se 118 novos navios de cruzeiros na última década, transportando 14 milhões de pessoas por ano. É menos do que assinala Paris, um dos maiores destinos turísticos do planeta e que recebe 40 milhões. Não obstante, já passa a significar uma grande modalidade, embora tímida perto do turismo internacional como um todo. Entre 2010 e 2012, a presença de 26 novas embarcações elevou a capacidade internacional em 18%.

"Muitos navios – esclareceu – estão indo para Buenos Aires, Montevideú. Hoje, a apuração das taxas a serem pagas configura algo muito complexo. Tenho certeza que as companhias prefeririam pagar mais tributos, mas por meio de um processo simplificado. A tendência, então, é realizar cruzeiro fora daqui, porque se entra em um fórum de discussão de leis internacionais. O Brasil, porém, tem oportunidade de organizar passeios de cabotagem, permitidos pela Constituição, o que representa um ganho relevante."

Quanto à viabilidade de contarmos com navios aqui para a Copa do Mundo e as Olimpíadas, ele sinalizou: "É possível. Até o momento, entretanto, as companhias consultadas oficialmente pela Abremar não manifestaram a intenção de atuar por ocasião dessas competições. Se temos 20 navios durante

a alta temporada, vejo com dificuldade que consigamos atrair dois, três, quatro deles durante os grandes eventos que ocorrerão em julho, porque, neste mês, não há cruzeiro no Brasil. O navio gastará 16 dias entre ida e volta, para uma permanência de no máximo um mês e meio. Quem quiser fretá-lo, pagará o dobro do preço normal pelos dias de movimentação. Por que uma empresa vai operar em um destino que custa três vezes mais caro? Mesmo diante da lei de incentivo que suspenderá a cobrança de taxas nos dois períodos, não se está falando de um negócio que durará um mês, e sim de um planejamento que desde já determinará itinerários e suas respectivas vendas no mundo inteiro. E há sistemas globais de distribuição. Assim funciona o jogo. Mas não significa que, até 2014, esse quadro não possa mudar."

Sinergia entre segmentos

Amaral dissertou também sobre a polêmica que contrapõe turismo marítimo à rede hoteleira. "Quando começou esta discussão, em 2006, a Abremar executou uma pesquisa entre cruzeiristas, perguntando se trocariam suas férias nessa modalidade por alguma outra. Nada menos que 86% responderam negativamente. Asseguro que a hotelaria de Santos e a do Rio de Janeiro aprova os cruzeiros. Porque os dois mil passageiros em média de cada um dos 20 navios que chegaram no ano passado – um número representativo – podem permanecer uma semana nas duas cidades, comprar *city-tour*, contratar *transfer* para o aeroporto, pegar um avião até Salvador e assim por diante. Essa sinergia deve evoluir para acordos, inclusive, de divulgação. As companhias marítimas que atuam aqui difundem o destino Brasil por meio de milhões de folhetos impressos e *page views* em seus *sites*, além de apresentações para agentes de viagem no mundo inteiro, ações que, somadas, não se aproximam daquilo que o próprio País efetua para se vender. São muitos os escritórios promovendo os cruzeiros em águas nacionais – e, por enquanto, temos 15% de estrangeiros.



Isso pode aumentar. O modelo de complementaridade entre segmentos é interessante, como podemos observar em Palma de Mallorca: eles vendem uma semana pré ou pós-cruzeiro. Não se faz um voo, principalmente, intercontinental, para o Brasil, com o objetivo de participar de um cruzeiro por três, quatro, sete dias. O custo da passagem aérea, frente a uma estada restrita, torna-se muito elevado.”

Dos 40 portos de escala nacionais, a maioria não é utilizada. O cenário se mostra preocupante. Entre os maiores destinos, o Rio de Janeiro vai perder 26%, caindo em 150 mil o número de turistas; Santos, 15%, com menos 106 mil; Búzios, 8%, privando-se de 34 mil. Neste último caso, uma nova regulamentação reduziria de quatro para dois os pontos de fundeio. Isso equivaleria à perda, só em 2011, de 99 mil turistas, contingente enxugado para 22.670, devido ao entendimento que não se poderia restringir a capacidade instalada com os roteiros já vendidos. “É injusto o turista ter que ir a outro destino, Porto Belo, por exemplo, em vez de Búzios, por causa de um decreto estabelecendo a diminuição dos fundeios. Os donos de bares e restaurantes, taxistas e comerciantes locais ficariam extremamente prejudicados pela ausência de quase 100 mil pessoas. Há quem se queixe que os navios passam apenas um dia pela cidade. Mas, se forem duas embarcações, com seis mil viajantes cada, estes não teriam hotéis para dormir. O cruzeiro permite uma degustação adequada da localidade e o retorno de um turista altamente qualificado.”

Os destinos da costa sul fluminense, como Ilha Grande, também estão perdendo escalas. Mas a situação mais alarmante é a de João Pessoa (PB). “Existia um plano para deixar o navio lá o ano inteiro. A operação não funcionou, e isso corresponderá à perda de 100% dos mil passageiros. Enquanto isso, Fortaleza (CE), Porto Belo (SC) e Cabo Frio (RJ) vêm melhorando. Todavia, não acredito que, nos próximos cinco

anos, tenhamos um destino novo para operação de cruzeiro no Brasil”, adiantou Amaral.

O impacto econômico do turismo marítimo no País, durante uma atividade de quatro meses, alcança à casa de R\$ 1,31 bilhão – R\$ 522 milhões, entre cruzeiristas e tripulantes, e R\$ 791 milhões, dos armadores. Só o setor de comércio varejista movimentou R\$ 172 milhões; alimentos e bebidas, R\$ 155 milhões; passeios turísticos, R\$ 67 milhões; transporte, antes e após a viagem, R\$ 80 milhões, e durante, R\$ 30 milhões; e hospedagem, R\$ 16 milhões. “Gastamos R\$ 300 milhões em combustível; R\$ 215 milhões em tributações; R\$ 133 em alimentos e bebidas; R\$ 122 milhões em comissões para agências de viagem; e R\$ 28 milhões com lixo e água, uma das mais caras do mundo. São 20.638 empregos diretos e indiretos. Quando se fala em aumentar o número de tripulantes brasileiros, de 25% para 50%, precisamos pensar que isso vai gerar um problema de falta de mão de obra capacitada para o restante da indústria de hospitalidade”, alertou. Do ponto de vista regional, o impacto para o Rio de Janeiro de Janeiro – não apenas um porto de início e fim, mas de trânsito de turismo – é de R\$ 102 milhões; Santos, R\$ 86 milhões; e Búzios, R\$ 57 milhões.

Segundo pesquisa de satisfação da Abremar, entre todos os itens avaliados pelos cruzeiristas, como hospedagem, serviços, transportes e embarque e desembarque, este último atinge o pior *rating*. Alertou seu dirigente: “Existem sérias críticas. Se isso faz com que o turista não queira voltar, deve-se analisar o público com o qual se está lidando e o grau de exigência que o mesmo busca. Tivemos um dos maiores navios operando no Brasil, o *Mariner of the Seas*. Das seis escalas feitas em Santos, somente em uma ele pôde parar no Armazém 23, que não se situa nem à frente do terminal. E não voltou mais”.

E concluiu: “Existem oportunidades e desafios. Todas essas conformam sugestões viáveis, mas, ninguém faz mágica. Ope-

rar no País chega a ser três vezes mais caro que em outros destinos. Por que o navio virá para cá e não a Dubai, Austrália, China, Índia ou Caribe, que disponibilizam, inclusive, uma estrutura que nós não temos para oferecer a um intenso fluxo de turistas? Se os custos aqui são mais elevados, as questões operacionais atingem uma complexidade sem paralelo. Contudo, exibimos um cenário propício: somos a sétima economia e a quinta maior população do mundo, além de dispormos de estabilidade política e de clima favorável. Hoje, temos um movimento consistente, já constituímos o quarto maior destino marítimo em âmbito internacional. Acredito que a união entre a hotelaria, os cruzeiros e os agentes de viagem só tem a agregar. Precisamos buscar uma agenda positiva e não problemas.”

A polêmica dos fogos

A quem cabe pagar a conta do tradicional espetáculo de fogos na noite de réveillon em Copacabana? Este é um ponto controverso. A Abremar já chegou a colaborar durante um período. Mas, não foi adiante. “Vivenciamos um problema de convencimento das operadoras sobre o porquê efetuar essa contribuição – e a forma como ela se processa. Há dois anos, foi-nos recomendado que efetuássemos um pagamento direto ao executor do serviço de fogos. Não podemos fazer isso. Somos uma empresa de capital aberto, seguimos o Foreign Practice Correct Act, o UK Anti Barbarian Act e a Lei de Licitação nacional. Não participaremos se não for uma coisa integralmente compreensível da nossa parte. Este é um depósito para o governo do Rio de Janeiro? Não podemos pagar para quem vai acender os fogos. Estamos dispostos a conversar, porém, há um ponto de contrapartida. As companhias, ao trazerem os navios para o Rio de Janeiro, permitem um adicional de hospedagem em um momento em que as cidades estão lotadas. Quando, à época das negociações, colocamos a questão da contribuição para os fogos, elas não querem pagar mais um tributo, sob o argumento que já bancam uma elevada taxa de embarque, desembarque e trânsito no Píer Mauá. E que o terminal é que deve custeá-los, por capitali-

zarem a renda direta dos navios. As empresas podem optar por não virem ao Rio, e sim para Salvador. Ou, às 18h do dia 31 de dezembro, irem embora e não pagarem o espetáculo. Assim, não se divulga o destino. Estamos falando de um valor, relativamente, pequeno e que coloca em risco a recepção de um navio no Rio de Janeiro, não só no réveillon, mas durante a temporada inteira”, ponderou.

Presente à reunião, o Subsecretário Municipal de Turismo do Rio de Janeiro, Pedro Guimarães, emitiu sua posição acerca do polêmico assunto. “Do nosso lado, existe um trabalho hercúleo no intuito de conter os gastos públicos, sem que isso signifique diminuição dos investimentos na grandeza do evento. No passado, houve a parceria da Abremar com a ABIH, que acabou desandando. Temos interesse em captar recursos privados, de todos os que se beneficiam dessa grande festa. Não existe lei sobre isso, mas é um convite que fazemos aos armadores, à Abremar.”

O Secretário frisou que o réveillon em Copacabana no ano passado custou R\$18 milhões, sem nenhum dispêndio público, o que representou uma novidade. “O evento envolvia de R\$ 5 milhões a R\$ 7 milhões de gastos com balsas e fogos. Foi montada uma grande estrutura, posta para a iniciativa privada, e os interessados entraram como patrocinadores. Podemos retomar essa conversa, a fim de que os armadores sejam, não obrigados, mas atraídos a participar do processo. A contribuição não pode se dar via depósito em conta do governo. Por isso, procedeu-se a uma concorrência pública, vencida por uma empresa para gerir os recursos, não só os captados por ela, como os oriundos de qualquer patrocinador que a prefeitura viesse a avaliar, em prol da festividade. Penso que se trata de uma engenharia financeira favorável ao custeio. O convite aos navios se deve ao fato que eles não só embelezam nossa orla, mas integram essa dinâmica. E, junto com os esforços da hotelaria, é possível chegarmos a um valor viável. Acho que a Secretaria de Turismo e a Abremar vão tocar isso adiante, até para que no próximo réveillon esteja tudo organizado com vistas à realização de um evento cada vez maior e melhor”, projetou.



II. Proposições

No intuito de participar na elaboração de medidas que consubstanciem um cenário capaz de atender, plenamente, todos os setores envolvidos no Turismo Náutico no Brasil, apresentamos as proposições seguintes:

Pauta dos debates

- ▶ Avaliação da expressiva evasão de divisas, consentida pela atual legislação- estimada em mais de US\$ 1 bilhão de dólares por temporada- decorrente da não tributação sobre os serviços e produtos a bordo dos cruzeiros no País, o que repercute de forma negativa na hotelaria nacional e no Custo Brasil.
- ▶ Acesso às ações que vêm sendo empreendidas no setor náutico, pelo Poder Legislativo, em particular as Comissões de Desenvolvimento do Turismo do Senado e da Câmara.
- ▶ Buscar o conhecimento dos cases de sucesso, representados pela Iberostar, na Amazônia , e por Barcelona o qual foi discutido em seminário na Embratur .
- ▶ Analisar os motivos que extinguiram o turismo no rio São Francisco.
- ▶ Estudar a importância de se elevar o número de frotas de cruzeiros internacionais no Brasil de forma a viabilizar suas operações no país.
- ▶ Avaliação dos efeitos econômicos que os cruzeiros já estão trazendo á infraestrutura turística –sobretudo a rede hoteleira- em todo o País.
- ▶ Cobrança de um estudo que o Ministério do turismo se comprometeu a executar a respeito das condutas permitidas para os cruzeiros e a hotelaria.
- ▶ Captação de grandes regatas mundiais para o Brasil e o levantamento dos impactos ambientais provocados pelo apontamento de muitos navios a um ou dois quilômetros das praias.
- ▶ Busca do compartilhamento dos custos relacionados à queima de fogos no réveillon da cidade do Rio de Janeiro, entre os setores hoteleiros e os de cruzeiros marítimos, os quais atracam na Baía e vendem o espetáculo aos clientes sem nenhum ônus para si.
- ▶ Valorização do transporte fluvial, frente ao enorme potencial natural do País, com a construção de marinas adequadas a padrões internacionais.
- ▶ Investimento primordial em capacitação profissional, que perpassa todas as modalidades de Turismo Náutico.
- ▶ Repasse de parte dos recursos arrecadados com a cobrança de diárias aos navios- que, na falta de local para desembarcar suas cargas no Porto do Rio de Janeiro, ficam fundeados na Baía-, para aplicação na parte turística da cidade.

Visão estratégica e fomento

- ▶ Controle permanente da qualidade dos serviços oferecidos pelos hotéis contemplados com selo certificador.
- ▶ No caso específico da Amazônia, assoreamento dos rios da região, favorecendo o acesso de grandes navios.
- ▶ Separação entre portos de cruzeiros – cujos passageiros exigem maiores atenções e portos de serviços regulares.
- ▶ Busca de estratégias capazes de atrair para o Brasil navios classe A, que asseguram um elevado retorno em termos de rentabilidade.
- ▶ Discussão, via GT Náutico, em reunião do Mercosul, de acordos com a Argentina e o Paraguai que facilitem o desenvolvimento do Turismo Náutico em áreas de fronteira, como nos rios Paraná e Iguazu e no lago de Itaipu.

Resorts e legislação trabalhista

- ▶ Isonomia em torno da regulamentação referente a *resorts* e cruzeiros marítimos, de forma a haver paridade competitiva entre as duas indústrias.
- ▶ Emprego nos cruzeiros internacionais de, no mínimo, 50% da mão de obra brasileira.
- ▶ Promoção no exterior de vendas dos cruzeiros que passam pelo Brasil.
- ▶ Fretamento de navios em *bare boat*, tripulados e geridos, integralmente, por brasileiros, atendendo a nossa legislação e evitando a navegação de cabotagem por embarcações estrangeiras.
- ▶ Cobrança, por parte do empresariado, às autoridades quanto ao efetivo cumprimento da legislação em vigor e à aplicação do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Marítimo na formação profissional do setor.
- ▶ Criação de perspectivas para empregabilidade dessa mão de obra especializada no mercado, através de empreendedorismo e de uma cultura marítima comprometida com os destinos do Brasil.



A Marinha Brasileira e os marcos regulatórios do setor

- ▶ Em razão da grande procura por cursos na área marítima – na faixa de 15 mil vagas –, em cima de cada nova temporada de cruzeiros no País, o planejamento e a estruturação dos mesmos com a devida antecedência, a fim de que se selecionem, criteriosamente, profissionais capazes de atender de modo eficiente às demandas crescentes dos transatlânticos.
- ▶ Conscientização, frente à grande incidência de acidentes relacionados ao segmento de esportes de recreio, como *jet ski*, por negligência, imprudência ou imperícia, dos riscos que podem ser, facilmente, evitados durante a realização dessas práticas.
- ▶ Da parte da Marinha do Brasil, esforço para tornar-se ainda mais rigorosa quanto às infrações cometidas no mar e em hidrovias, visando minimizar o número de acidentes.
- ▶ Medidas de proteção à cabotagem no Brasil, a exemplo do observado em países como Argentina, Chile, México, China, Japão, Canadá e Estados Unidos.
- ▶ Levantamento quantitativo e qualitativo, por parte da indústria do turismo e dos poderes públicos, em torno dos efeitos diretos e indiretos, favoráveis e negativos gerados pelos cruzeiros marítimos sobre toda a cadeia produtiva do setor. O resultado serviria como uma das balizas para a negociação da reciprocidade, buscando-se compensação em outras áreas de relações comerciais.

Marinas – infraestrutura e operações

- ▶ Na Portaria nº 24, normatização de conceitos e ações de todos os organismos envolvidos na regularização da área náutica, a fim de evitar conflitos de interpretação entre as diversas organizações, com a definição de uma autoridade de coordenação e gerenciamento única.
- ▶ Revisão dos vídeos de formação marinheira disponibilizados em todo o território nacional, através da Diretoria de Portos e Costas, em 1998, como ferramenta de conscientização de proprietários, condutores e passageiros, a respeito de condutas adequadas à segurança a bordo.
- ▶ Qualificação de condutores, via Marinha, voltada, especificamente, ao Turismo Náutico.

Tendências e perspectivas

- ▶ Mudança da percepção do iatismo como atividade elitista, mostrando-se que existem técnicas baratas para construção de barcos.
- ▶ Propagação da importância do segmento náutico para a economia dos países, como comprovam os números relacionados à indústria, sobretudo, no continente europeu.
- ▶ Disponibilização, no *site* do Ministério do Turismo, de informações atualizadas em torno de passeios e eventos ao longo das áreas costeiras, e produção de guias específicos.
- ▶ Normatização dos aspectos ambientais; preparo das unidades de conservação para atender o Turismo Náutico.
- ▶ Difusão da navegação como instrumento educativo e gerador de renda, ao estimular um pensamento sustentável, provocar o interesse pela tecnologia, promover a inclusão social e incentivar o turismo.
- ▶ Retomada do Projeto Navegar, do Ministério do Transporte, destinado à profissionalização de jovens com deficiência física, por meio da reativação de unidades implementadas no País, cujas atividades se encontram paralisadas.
- ▶ Democratização do acesso ao mar, com a instalação de rampas públicas simples e de baixo custo.
- ▶ Simplificação do controle aduaneiro – que inclui documentações como assinatura de termo de responsabilidade e declaração do valor venal do bem – relacionado a entrada e saída de embarcações de pequeno porte no Brasil.

Gargalos e perspectivas

- ▶ Articulação entre os armadores em torno da escala de entradas de cruzeiros no Brasil, a fim de permitir um planejamento adequado à logística dos portos.



Novos capitais aos setores de hospedagem e de turismo náutico

- ▶ Avanço no processo de regulamentação, com a conceituação formal da legislação incidente sobre operações de navios no Brasil.
- ▶ Disponibilização de condições de financiamento adequadas a fazer frente aos vultosos investimentos exigidos à construção de *resorts*, buscando-se, ao mesmo tempo, uma normatização apropriada e a desoneração do receptivo internacional como atividade exportadora.
- ▶ Redução dos custos de operação e simplificação do processo de pagamento das taxas portuárias, de modo a conter a evasão de cruzeiros do País.
- ▶ Evolução da sinergia entre Turismo Náutico e hotelaria para acordos que beneficiem os dois setores, inclusive, de divulgação do destino do Brasil.
- ▶ Melhoria das condições de embarque e desembarque nos portos, item que atinge o pior *rating* entre todos os serviços avaliados pelos cruzeiristas, em pesquisa de satisfação.
- ▶ Articulação entre Secretaria Municipal de Turismo, ABIH e Abremar quanto ao custeio do tradicional espetáculo de fogos na noite de réveillon em Copacabana.

12. Perfil dos Palestrantes



"VISÃO ESTRATÉGICA E FOMENTO" | 23.03.11

Ricardo Martini Moesch

Diretor do Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico do Ministério do Turismo. Formado em Tecnologia em Hotelaria pela Universidade de Caxias do Sul, Rio Grande do Sul, e em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Luiz Brito Filho

Membro do Conselho de Turismo (CNC), Assessor da Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (TurisRio). Advogado, especialista em Logística Operacional, Infraestrutura, Transporte e Segurança Turística, e Coordenador do Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico do Rio de Janeiro, desde julho de 2000.





"RESORTS E LEGISLAÇÃO TRABALHISTA" | 06.04.11

Comandante Paulo Sérgio Rocha de Lima

Diretor Jurídico do Centro dos Capitães da Marinha Mercante. No mar, passou por todos os postos até o comando de navios como Capitão de Longo Curso. Em terra, foi Instrutor e Inspetor Geral Interino e Gerente titular da Frota de Navios Claros da Fronape, além de Consultor Técnico do Terminal Aquaviário da Baía de Guanabara. Ex-professor e palestrante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) e do Instituto de Ciências Náuticas, onde permanece como consultor técnico. Foi Port State Control Officer na Marinha e Consultor Sênior eventual do American Bureau Of Shipping. Atualmente, é Consultor Sênior das gerências ligadas à Diretoria de Oleodutos e Terminais Aquaviários da Transpetro, Presidente do Escritório Jurídico R & B Advogados Associados e membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo.

Rubens Augusto Régis

Diretor Comercial do Costão do Santinho *Resort*, um dos maiores complexos turísticos da América Latina, há 12 anos. É o atual Presidente da Associação Brasileira de *Resorts*, pela segunda ou terceira vez, e já atuou, em sua vida empresarial, na gerência comercial de inúmeras empresas do segmento hoteleiro e do transporte aéreo brasileiro.



"A MARINHA BRASILEIRA E OS MARCOS REGULATÓRIOS DO SETOR" | 27.04.11

Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira

Foi promovido a Vice-Almirante em março de 2008. Serviu mais de 16 anos embarcado e possui mais de 1.200 dias de mar. Além de Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, foi Comandante do Aviso de Instrução Aspirante Nascimento, da Corveta Frontin, da Fragata Bosisio, do Segundo Esquadrão de Escolta, do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, da Escola Naval, do Sétimo Distrito Naval. Atualmente, exerce o cargo de Diretor de Portos e Costas. Especializado em Eletrônica, possui todos os cursos da Escola de Guerra Naval e o Curso de Estado-Maior da Armada Chilena. Possui as principais condecorações militares do País.

Embaixador João Clemente Baena Soares

Diplomata de carreira e bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC/RJ). Foi Secretário-Geral da Organização dos Estados Americanos (OEA) durante 10 anos. No Itamaraty, foi um nome dos mais influentes na Diplomacia Brasileira, tendo sido Secretário-Geral por cinco dos seus 31 anos dedicados à Diplomacia. Recebeu do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), Kofi Annan, uma deferência especial ao ser indicado para o High-Level Panel on Threats, Challenges and Change, na qualidade de membro da Comissão de Direito Internacional. Figura entre os maiores e mais destacados nomes da Diplomacia Mundial e, atualmente, é membro da Comissão Jurídica Interamericana da OEA, da Academia Brasileira de Filosofia, do Pen Clube e do Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).





"MARINAS – INFRAESTRUTURA E OPERAÇÕES" | 25.05.11

Colbert Martins da Silva Filho

Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo, graduado em Medicina pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), com Mestrado em Saúde Coletiva pela Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS). Foi Chefe de Medicina Social no Instituto Nacional de Assistência Médica da Previdência Social (Inamps), Diretor Regional de Saúde e médico e Subsecretário da Secretaria de Saúde do Estado da Bahia, onde é professor universitário. Foi Deputado Estadual da Bahia entre os anos de 1991 e 1995 e Deputado Federal pelo mesmo Estado no período de 1997 a 1999, reeleito duas vezes nos anos de 2003 e 2007. Nas Comissões Permanentes da Câmara dos Deputados, exerceu o cargo de 2º Vice-Presidente de Turismo e Desporto, em 2005; 2º Vice-Presidente de Desenvolvimento Urbano, em 2005 e 2006; e 1º Vice-Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em 2010.

Felisberto Azevedo

Sócio fundador da Float Marinas e Presidente da Amilibia Marinas do Brasil. Durante 12 anos, foi Diretor da Acobar e responsável pela área de Marinas da entidade. De 1978 a 1986, trabalhou na produção de equipamentos para o setor naval. Com a experiência adquirida, iniciou, em 1986, a produção de equipamentos para marinas. E em 1992, voltou-se também para a área de consultoria em marinas.



"TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS" | 08.06.11

Axel Schmidt Grael

Presidente do Instituto Rumo Náutico/Projeto Grael, velejador, engenheiro florestal, consultor ambiental e ex-dirigente de órgãos públicos, como a Secretaria Estadual do Meio Ambiente, Feema e Instituto Estadual de Florestas.

Ricardo da Fonseca Poppe Figueiredo

Economista, auditor fiscal da Receita Federal do Brasil. Atualmente, é chefe do Serviço de Vigilância e Controle Aduaneiro da Alfândega do Porto do Rio de Janeiro – Sevig





"GARGALOS E PERSPECTIVAS" | 29.06.11

Bruno de Oliveira Pinheiro

Gerente de Estudos e Desempenho Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), substituindo o Diretor-Geral da Antaq. Mestrando em Regulação Econômica e Defesa Concorrência pela Universidade de Brasília, com MBA em Planejamento, Orçamento e Gestão Pública pela Fundação Getúlio Vargas, iniciou sua carreira no Comando da Aeronáutica. Em 2007, na

Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, foi Assessor da Subsecretaria Especial de Portos, passando a Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Suape, em Pernambuco. Desde 2009, é Gerente de Estudos e Desempenho Portuário e especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários na Antaq, onde iniciou, em 2006, como especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários.



"NOVOS CAPITAIS AOS SETORES DE HOSPEDAGEM E TURISMO NÁUTICO" | 10.08.11

Alexandre Sampaio de Abreu

Presidente do Conselho de Turismo da CNC, Presidente da Federação Nacional de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares, Diretor da CNC, Coordenador da Câmara Empresarial de Turismo da CNC e do Comitê Brasileiro de Normalização em Turismo, órgão de planejamento, coordenação e controle das normas relacionadas ao turismo.

Empresário, proprietário dos Hotéis Copa Sul, no Rio de Janeiro, e Lagos Copa, em Macaé. Formado em Ciências Contábeis, começou sua liderança empresarial na década de 1990, na Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH) do Rio de Janeiro. Elegeu-se Vice-presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares em 2001 e, depois, assumiu a Presidência, na qual permaneceu até o início deste ano.

Foi reeleito várias vezes, nesse período, Presidente do SindiRio. Profissional com longa experiência no setor, exerceu a Vice-presidência nacional da ABIH Nacional no período de 2004 a 2007. Foi também diretor financeiro, na gestão de Álvaro Bezerra de Melo, de 2007 a 2010.

Ricardo Amaral

Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar), membro do Conselho Nacional de Turismo, da Câmara Empresarial de Turismo da CNC, do Conselho Municipal de Turismo da Cidade de São Paulo, do Conselho de Turismo da Federação do Comércio do Estado de São Paulo.

Graduado em Hotelaria pelas Faculdades Integradas Hebraico-Brasileiras Renascença, Mestre em Turismo pela Universidade de São Paulo e Doutor em Comunicação Social pela mesma universidade, com foco em Relações Públicas, Propaganda e Turismo.

Professor há 16 anos em diversas instituições de ensino superior, incluindo as Faculdades de Turismo e Hotelaria do Senac São Paulo e MBA de Turismo, na USP. É autor do livro *Cruzeiros Marítimos*.

Assumiu o cargo de diretor-geral da Royal Caribbean no Brasil, em 2009, tendo sido o responsável pela implantação do escritório da companhia no País.

Acumula 19 anos de experiência na indústria de cruzeiros, incluindo trabalhos em companhias líderes desse segmento e em suas representações locais, sempre à frente de suas operações de *marketing* e vendas.

Antes da Royal Caribbean, atuou, durante nove anos, na sua representante local, como Diretor de Marketing e Vendas. Além disso, foi, por sete anos, Gerente de Marketing da Costa Crociere no Brasil.



13. Anexo | Proposições Legislativas sobre Turismo Náutico

Análise: Orlando Spinetti – Advogado da Divisão Jurídica da CNC

Gláucia Souza e Leonardo Fonseca – Assessoria de Turismo e Hospitalidade da CNC

PL 1.636/2007

Ementa: Modifica a Lei nº 9.537, de 1997, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências", relativamente ao serviço de praticagem.

Data: 17/07/2007

Comissão: Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Este Projeto de Lei foi apresentado pelo Deputado Lucio Vale (PR/PA) e pretende aumentar a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional criando melhores requisitos para o exercício da profissão de "prático de navio" e aumentando a competitividade neste setor de forma que fique "facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando nas zonas de praticagem determinadas pela autoridade marítima". Com isso espera-se aumentar a oferta e a qualidade dos serviços colocados à disposição das empresas de navegação.

O prático é o profissional possuidor de experiência e conhecimentos técnicos em navegação, condução e manobra de navios. Além desses conhecimentos, também apresenta noções sobre o comportamento das correntes marítimas, marés, ventos, acostagens e perigos submersos.

Além de conduzir e manobrar navios, também auxilia o comandante na condução em áreas de navegação restritas no meio ambiente marítimo. Tendo como referência o Código de Hamurabi, de quarenta séculos atrás, o prático possui deveres, ganhos e está passível a penalidade caso cause algum transtorno na condução das embarcações.

O prático é responsável pela segurança das embarcações, de seus tripulantes, passageiros e cargas, pela manutenção dos canais de acesso desimpedidos e da operacionalidade dos terminais de carga e descarga dos navios.

Por meio de sua habilidade e conhecimento local, o prático emprega seus serviços em navios de maior porte, com máxima segurança dentro dos limites hidrográficos do Porto. Sua tarefa é otimizar o escoamento das cargas de interesse de cada região que recebe a carga do navio. O prático possui responsabilidades com a proteção da vida humana, a preservação do meio ambiente aquático, a manutenção da navegabilidade nos canais de acesso e a proteção do patrimônio público ou privado envolvido na manobra, abrangendo navios, rebocadores, lanchas e instalações portuárias.

O governo do Brasil paga R\$130 mil por mês para um estacionador/prático de navios e aí se justifica a estimulação da competitividade, combatendo o monopólio de uma empresa ou cooperativa em uma zona de praticagem.

PL 1.333/2007

Ementa: Dispõe sobre a apresentação de plano de viagem por embarcações motorizadas.

Data: 14/06/2007

Situação: Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)

Este Projeto de Lei, apresentado pelo Deputado Federal Flávio Bezerra (PMDB/CE), pretende dispor sobre a apresentação de plano de viagem por embarcações motorizadas.

A ideia é equiparar o que já existe em relação às aeronaves aos navios. As aeronaves, para terem autorização de voo, devem apresentar, previamente, um plano de voo, que contém as informações necessárias à sua localização, em qualquer tempo. Em caso de qualquer anomalia, ou mesmo o desaparecimento da aeronave, é possível rastrear, com certa margem de certeza, a área de sua localização.

Isso não se repete com as embarcações, que atuam livremente nas águas jurisdicionais brasileiras, sem qualquer controle. Não raro, vemos notícias sobre a atuação de barcos piratas, ou a prática da pesca clandestina, até mesmo por embarcações estrangeiras.

O escopo deste projeto de lei é justamente assegurar que as autoridades marítimas tenham um controle sobre as embarcações, na forma de um plano de viagem, o que melhora o setor.



PL 5.655/2009

Ementa: Dispõe sobre o ingresso, permanência e saída de estrangeiros no território nacional, o instituto da naturalização, as medidas compulsórias, transforma o Conselho Nacional de Imigração em Conselho Nacional de Migração, define infrações e dá outras providências.

Data: 20/07/2009

Comissão: Comissão de Turismo e Desporto (CTD)

Projeto de Lei apresentado pelo Poder Executivo, em 10/03/2011 foi encaminhado para Comissão de Turismo e Desporto (CTD) sendo Designado Relator, Deputado Carlos Eduardo Cadoca (PSC-PE) e pretende dispor sobre o ingresso, permanência e saída de estrangeiros no território nacional, o instituto da naturalização, as medidas compulsórias e transforma o Conselho Nacional de Imigração em Conselho Nacional de Migração.

Basicamente cria uma nova política de imigração que considere, em especial, o desenvolvimento econômico, cultural e social do País, trocando o foco antigo palpado na defesa da segurança nacional para que a migração seja tratada como um direito do homem, ao se considerar que a regularização migratória seja o caminho mais viável para a inserção do imigrante na sociedade.

Nesse sentido, as Convenções de Viena e Genebra e a Carta das Nações Unidas, vêm destacando a importância de se

acolher da melhor forma possível os imigrantes, até mesmo pela sua notada contribuição para o desenvolvimento do país.

Em seu bojo traz algumas novidades como: a) ampliação de quatro para dez anos do prazo mínimo para naturalização ordinária, podendo ser reduzido para cinco anos em situações específicas; b) regulação da naturalização extraordinária; c) a incorporação da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal sobre extradição visando solucionar controvérsias como a possibilidade de extradição de brasileiro naturalizado, por envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, quando o crime for caracterizado com prova da materialidade e indícios de autoria e a flexibilização da exigência de dupla incriminação e a transformação do Conselho Nacional de Imigração em Conselho Nacional de Migração, na estrutura básica do Ministério do Trabalho e Emprego, que permitirá ampliar o foco e abarcar situação de grande contingente de brasileiros no exterior, de modo a ensejar o estabelecimento de uma política nacional de migração.

14. Conselheiros

AIMONE CAMARDELLA

Diretor da Câmara de Consultores Associados
Professor e escritor

ALEX CANZIANI

Deputado Federal pelo Estado do Paraná e Presidente da
Frente Parlamentar de Turismo da Câmara dos Deputados

ALFREDO LAUFER

Consultor Empresarial de Turismo e Professor da FGV

ALLEMANDER J. PEREIRA FILHO

Brigadeiro RI e Ph.D.
Diretor da Aircon – Consultoria de Aviação Civil Ltda.
Ex-Diretor da Anac e ex-Diretor do DAC

ANTONIO HENRIQUE BORGES DE PAULA

Gerente de Projetos Estratégicos do Senac - DN
Ex-Secretário de Estado de Turismo de Minas Gerais

ANTONIO PAULO SOLMUCCI JÚNIOR

Presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes
(ABRASEL)

ANTONIO PEDRO VIEGAS FIGUEIRA DE MELLO

Secretário Municipal de Turismo do Rio de Janeiro e
Presidente da RioTur

ARNALDO BALLESTÉ FILHO

Diretor-Vice-Presidente do Touring Club do Brasil

AROLDO ARAÚJO

Diretor-Presidente da Aroldo Araújo Propaganda

ARTHUR BOSISIO JUNIOR

Ex-Assessor de Relações Institucionais do Senac Nacional

ASPÁSIA CAMARGO

Deputada Estadual do Rio de Janeiro
Ex-Secretária Executiva do Ministério do Meio Ambiente,
ex-Presidente do Ipea e ex-Assessora Especial da Presidência da
República

BAYARD DO COUTTO BOITEUX

Diretor-Geral dos Cursos de Turismo e Hotelaria da UniverCidade
Presidente do site Consultoria em Turismo-Bayard Boiteux

BEATRIZ HELENA BIANCARDINI SCVIRER

Pesquisadora e Redatora do Arquivo Nacional
Ex-Técnica de Eventos da Embratur

CAIO LUIZ DE CARVALHO

Presidente da São Paulo Turismo S/A (SPTURIS)
Ex-Presidente da Embratur e ex-Ministro de Estado
dos Esportes e Turismo

CARLOS ALBERTO AMORIM FERREIRA

Presidente da Associação Brasileira das Agências
de Viagens (ABAV Nacional)

CARLOS ALBERTO RAGGIO DAVIES

Diretor de Turismo e Hotelaria do Instituto Internacional
de Desenvolvimento Gerencial

CARMEN FRIDMAN SIROTSKY

Conselheira do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro

CLAUDIO MAGNAVITA CASTRO

Presidente da Abrajat Nacional
Presidente do Jornal de Turismo - Aver Editora



CLEBER BRISIS DE OLIVEIRA
Gerente-Geral do Royal Rio Palace Hotel

CONSTANÇA FERREIRA DE CARVALHO
Diretora da C&M – Congresses and Meetings
Ex-Presidente da Associação Brasileira de Empresas de Evento
(ABEOC/RJ)

DALTRO ASSUNÇÃO NOGUEIRA
Ex-Presidente da Câmara Empresarial de Turismo
da Federação do Comércio do Estado de Minas Gerais
Tradicional Agente de Viagem de Belo Horizonte

DIRCEU EZEQUIEL DE AZEVEDO
Jornalista representante do Brasilturis no Rio de Janeiro

EDUARDO JENNER FARAH DE ARAUJO
Diretor-Presidente do Grupo Instituto de Estudos Turísticos do RJ
(IETUR)

FAISAL SALEH
Secretário de Estado do Turismo do Paraná

GENARO CESÁRIO
Consultor de Turismo – Representante da Federação
do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Amazonas

GEORGE IRMES
Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo do Estado do Rio
de Janeiro (SINDETUR/RJ)
Professor de Turismo da UniverCidade e da Universidade Estácio
de Sá

GÉRARD RAOUL JEAN BOURGEAISEAU
Diretor de Relações Institucionais da Rede de Hotéis Windsor, ex-
Presidente da RioTur e ex-Presidente do Rio Convention &
Visitors Bureau

GILSON CAMPOS
Editor da Revista do Turismo

GILBERTO F. RAMOS
Presidente da Câmara Brasil-Rússia de Comércio,
Indústria & Turismo

GILSON GOMES NOVO
Diretor do Grupo Águia e Coordenador no Grupo
para a Copa do Mundo de 2014
Ex-Presidente do Amadeus

GLÓRIA DE BRITTO PEREIRA
Ex-Diretora de Marketing da RioTur

GUILHERME PAULUS
Presidente do Conselho de Administração do Grupo CVC e Membro
representante da Presidência da República no Conselho Nacional
de Turismo

HARVEY JOSÉ SILVELLO
Consultor, Representante do Lions Internacional

HÉLIO ALONSO
Presidente da Organização Hélio Alonso – Educação e Cultura

HORÁCIO NEVES
Diretor e Editor do Brasilturis Jornal

ISAAC HAIM
Presidente Honorário – SKAL Internacional/Brasil

ITAMAR DA SILVA FERREIRA FILHO
Diretor-Presidente da Ponto Forte Segurança Turística

JOÃO CLEMENTE BAENA SOARES
Embaixador Ex-Secretário-Geral da Organização dos Estados
Americanos (OEA)
Membro da Comissão Jurídica Interamericana da OEA com sede na
Colômbia, da Academia Brasileira de Filosofia, do Pen Clube e do
Conselho Técnico da CNC

JOANDRE ANTONIO FERRAZ
Advogado e Consultor de Empresas e Entidades
de Turismo, Sindicato das Empresas de Turismo no Estado

de São Paulo (SINDETUR)
Professor da FGV/EAESP
Ex-Diretor de Operações da Embratur

JOÃO FLÁVIO PEDROSA
Presidente da Sociedade Náutica Brasileira (SNB)
Presidente do Movimento Asas da Paz

JOMAR PEREIRA DA SILVA ROSCOE
Jornalista, publicitário e Presidente da Associação Latino-Americana de Agências de Publicidade (ALAP)

JONATHAN VAN SPEIER, Ph.D
Professor da FGV e da University of Southern California

JOSÉ ANTONIO DE OLIVEIRA
Presidente – New Century Technology do Brasil Ltda.
Ex-Superintendente da Varig

JOSÉ GUILLERMO CONDOMÍ ALCORTA
Presidente da Panrotas Editora Ltda.

JOSÉ HILÁRIO DE OLIVEIRA E SILVA JÚNIOR
Advogado, Diretor da AL Viagens e Turismo Ltda.

JORGE SALDANHA DE ARAÚJO
Membro Conselheiro da Associação Brasileira de Imprensa (ABI)
Jornalista credenciado na Presidência da República,
no Ministério das Relações Exteriores, no Ministério
da Justiça e no Senado Federal, Brasília DF.

LEILA SERRA MENEZES FARAH DE ARAÚJO
Diretora do Grupo Instituto de Estudos Turísticos do RJ (IETUR)

LEONARDO DE CASTRO FRANÇA
Presidente do Touring Club do Brasil

LUIZ STRAUSS DE CAMPOS
Presidente da Associação Brasileira de Agências
de Viagens (ABAV/RJ)

LUIZ BRITO FILHO
Assessor de Relações Institucionais – Turismo
e Especialista em Portos e Aeroportos

LUIZ CARLOS BARBOZA
Sócio Principal da Consultoria Organizacional (LBC)
Ex-Diretor Técnico do Sebrae Nacional

LUIZ GUSTAVO MEDEIROS BARBOSA
Coordenador do Núcleo de Turismo da Fundação Getúlio
Vargas (FGV)

MARCO AURÉLIO GOMES MAIA
Proprietário do Hotel Gloria Garden Suites
Diretor do Macaé Convention & Visitors Bureau
Diretor da Associação Comercial e Industrial de Macaé/RJ
Representante da Associação dos Diplomados da Escola Superior
de Guerra, em Macaé/RJ
Ex-Secretário Executivo de Turismo de Macaé/RJ

MARGARETH SOBRINHO PIZZATOL
Presidente da Associação Brasileira de Centros de Convenções e
Feiras (ABRACCEF)

MARIA CONSTANÇA MADUREIRA HOMEM DE CARVALHO
Advogada – Especialista em Direito Ambiental
Ex-Diretora do Blue Tree Park Hotel

MARIA ELIZA DE MATTOS
Diretora da Winners Travel
Ex-Presidente do SKAL – Brasil

MARIA ERCÍLIA BAKER BOTELHO LEITE DE CASTRO
Diretora-Geral da Companhia Caminho Aéreo Pão de Açúcar

MARIA LUIZA DE MENDONÇA
Procuradora da Fazenda Nacional

MÁRIO BRAGA
Diretor – M. BRAGA Representações e Consultoria Ltda.
Consultor Empresarial de Turismo e Hotelaria



MÁRIO REYNALDO TADROS

Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo
no Estado do Amazonas
Membro do Conselho da Abav – Nacional

MAUREEN FLORES

Pesquisadora

MAURÍCIO DE MALDONADO WERNER FILHO

Coordenador do Curso de Hotelaria da UniverCidade
Diretor-Presidente da Planet Work – Empreendimentos

MAURO JOSÉ MIRANDA GANDRA

Presidente Executivo da Associação Nacional
de Concessionária de Aeroportos Brasileiros
Brigadeiro do AR – Reformado e ex-Ministro da Aeronáutica

MAURO PEREIRA DE LIMA E CÂMARA

Membro Efetivo da Liga de Defesa Nacional; da Escola Superior de
Guerra; da Ordem do Mérito Cívico; da Academia Pan-Americana
de Letras e Artes; da Academia de Letras do Estado do Rio de
Janeiro; Sociedade Amigo da Marinha; da Sociedade Memorial
Visconde de Mauá e do Instituto Sanmartiniano do Brasil.

MURILLO COUTO

Consultor de Aviação e Turismo

NELY WYSE ABAURRE

Assessora Técnica de Turismo do Senac – DN

NILO SERGIO FÉLIX

Presidente da Turisrio
Ex-Subsecretário de Estado do Turismo do Rio de Janeiro

NORTON LUIZ LENHART

Vice-Presidente para Restaurantes e Similares da Federação
Nacional de Hotéis,
Restaurantes, Bares e Similares (FNHRBS) e Empresário do Setor
de Turismo

ORLANDO KREMER MACHADO

Clube Mutua – Recreação e Lazer
Executivo de Turismo

ORLANDO MACHADO SOBRINHO

Presidente do Movimento da União para o Progresso do Estado do
Rio de Janeiro (MUPERJ)
Jornalista e Executivo de Turismo

OSWALDO TRIGUEIROS JR.

Ex-Presidente do Conselho de Turismo da CNC

PAULO ROBERTO WIEDMANN

Consultor Jurídico da Abav Nacional e da Abav/RJ
Titular da Wiedmann Advogados Associados

PAULO DE BRITO FREITAS

Presidente da Associação Brasileira de Cooperativas e Clubes de
Turismo Social (ABRASTUR)
Presidente do Sistema Brasileiro de Hotéis, Lazer e Turismo
(SBTUR)

PEDRO FORTES

Superintendente de Operações
Rede Tropical Hotels & Resorts Brasil
Ex-Diretor da ABIH Nacional e tradicional hoteleiro
no Rio de Janeiro

PERCY LOURENÇO RODRIGUES

Jornalista e ex-Presidente da Rio Sul e Nordeste – Cias. Aéreas

RESPÍCIO A. DO ESPIRITO SANTO Jr.

Professor Adjunto da Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio
de Janeiro
Presidente do Instituto Brasileiro de Estudos Estratégicos
e de Políticas Públicas em Transporte Aéreo

RICARDO CRAVO ALBIN

Presidente do Instituto Cultural Cravo Albin

ROBERTA GUIMARÃES WERNER
Diretora do Setor de Curso e Treinamento Empresarial da
Planet Work Consultoria em Turismo e Gerente de Eventos

ROBERTO DE ALMEIDA DULTRA
Diretor da GB Internacional Operadora de Turismo Receptivo
Ex-Presidente da Brazilian Incoming Travel Organization (BITO)

ROSELE BRUM FERNANDES PIMENTEL
Diretora Comercial da Mais Linhas Aéreas, Diretora Secretária da
Associação Brasileira das Agências de Viagens (ABAVIRJ), Diretora
da RBF Turismo, Diretora da R&R Pimentel Consultoria; Conselheira
da Associação Brasileira de Bacharéis em Turismo (ABBTUR) e
Conselheira da SKAL

RUBENS MOREIRA MENDES FILHO
Deputado Federal – Estado de Rondônia
Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo de Rondônia
(SINDETUR)
Ex-Senador da República

SAMUEL AUDAY BUZAGLO
Professor Universitário, Advogado Criminalista e Membro do
Instituto dos Advogados Brasileiros – IAB

SÁVIO NEVES FILHO
Diretor do Trem do Corcovado, Presidente da Associação Brasileira
de Trens Turísticos Urbanos, Presidente do Conselho de Turismo
da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Vice-Presidente do
Sindicato Nacional de Parques Temáticos (SINDEPAT) e Membro
do Conselho Nacional de Turismo

SÉRGIO PAMPLONA PINTO
Advogado e ex-Diretor/Assessor da Presidência – RioTur

SONIA CHAMI
Diretora do Sol Ipanema
Vice-Presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis
(ABIH/RJ)

TÂNIA GUIMARÃES OMENA
Presidente da Associação Brasileira de Bacharéis em Turismo
(ABBTUR Nacional)

VENÂNCIO GROSSI
Consultor da VG – Assessoria & Consultoria – Aeronáutica Ltda.
Brigadeiro da Aeronáutica e ex-Diretor-Geral do DAC

VIVIÂNNE GEVAERD MARTINS
Presidente da Associação Brasileira de Gestores de Viagens
Corporativas (ABGEV)





CNC

www.cnc.org.br



www.cnc.org.br