



RELATÓRIO

GRUPO TÉCNICO PONTOS DE APOIO AO VIAJANTE
E CARAVANISMO



Créditos: Renato Soares/MTur

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	2
SOBRE O FÓRUM MOB-TUR	3
SOBRE O GRUPO TÉCNICO	5
CAPÍTULO 1 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NAS ROTAS TURÍSTICAS ESTRATÉGICAS	8
CAPÍTULO 2 PROPOSTA PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE PONTOS DE APOIO AO VIAJANTE	16
CAPÍTULO 3 TURISMO DE PROXIMIDADE E DESENVOLVIMENTO DO CARAVANISMO E CAMPISMO	20
CAPÍTULO 4 CORREDOR BIOCEÂNICO	34
CAPÍTULO 5 ENCAMINHAMENTOS SUGERIDOS PELO GRUPO TÉCNICO	39
REFERÊNCIAS	40
APÊNDICE	41

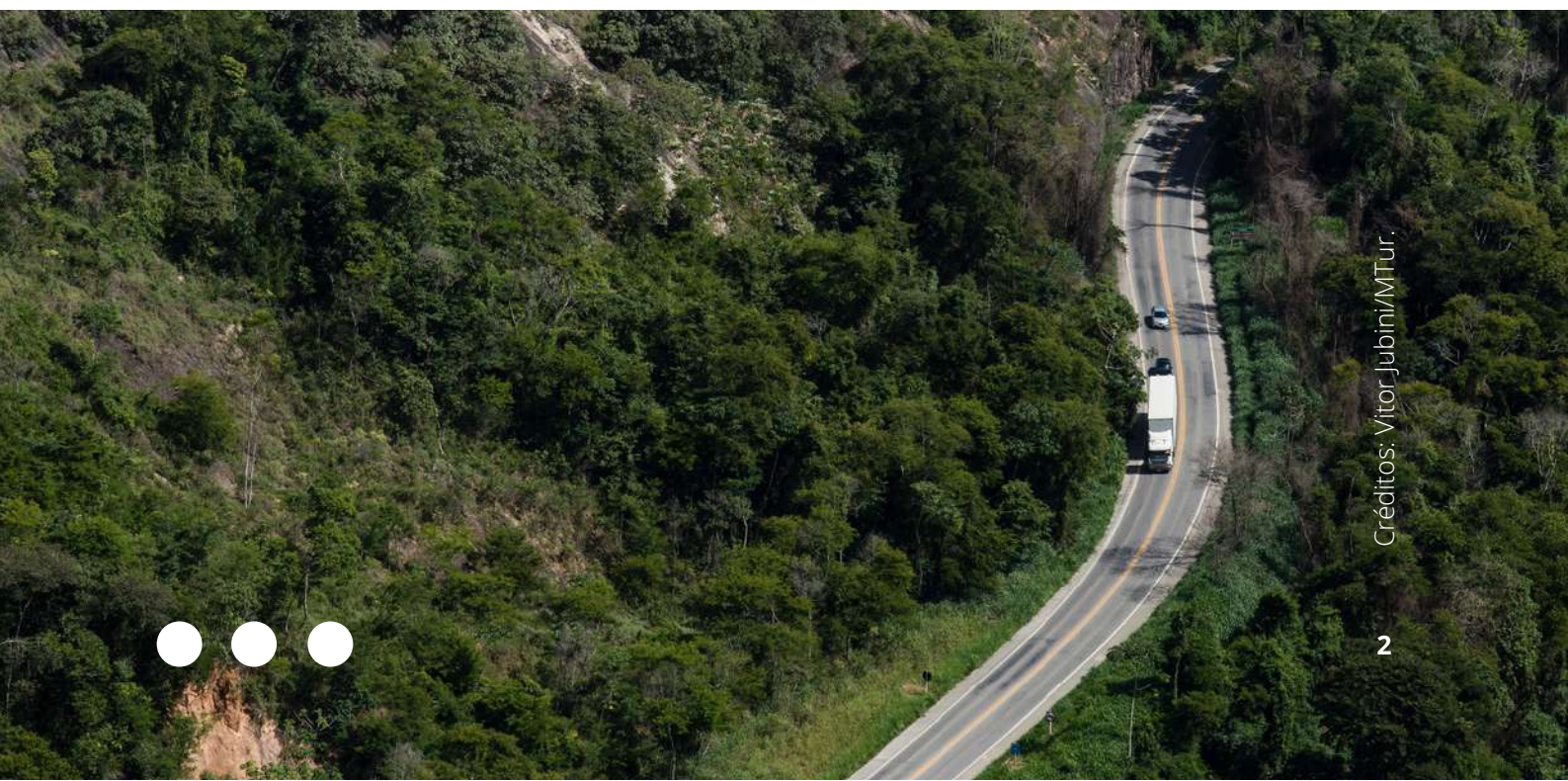


APRESENTAÇÃO

O setor de turismo é um importante indutor do desenvolvimento econômico e social, de modo que se faz necessária a oferta de infraestrutura adequada para a conexão entre origem e destino, bem como o deslocamento de turistas dentro do território. Nesse sentido, o desenvolvimento e a qualificação da infraestrutura e dos meios de transporte permite atender aos fluxos turísticos entre regiões, mas também pode se tornar um atrativo turístico em si ao agregar valor às viagens, por meio da oferta de produtos turísticos locais e de experiência culturais e gastronômicas.

Devido aos efeitos e às restrições da pandemia do COVID-19, o modo rodoviário tem sido impulsionado a partir da tendência do turismo de proximidade e atrelado ao turismo de natureza. Todavia, para o desenvolvimento deste segmento e geração de renda e trabalho, é necessário qualificação da infraestrutura rodoviária, por meio de políticas, programas e ações integradas, envolvendo o setor público, privado e a sociedade.

Dito isso, o Ministério do Turismo vem coletando informações e articulando juntamente com atores interessados possíveis arranjos e meios de viabilizar a qualificação e implementação da infraestrutura rodoviária. O presente relatório tem por objetivo apresentar as principais informações e resultados obtidos pelo Grupo Técnico Pontos de Apoio ao Viajante e Caravanismo.

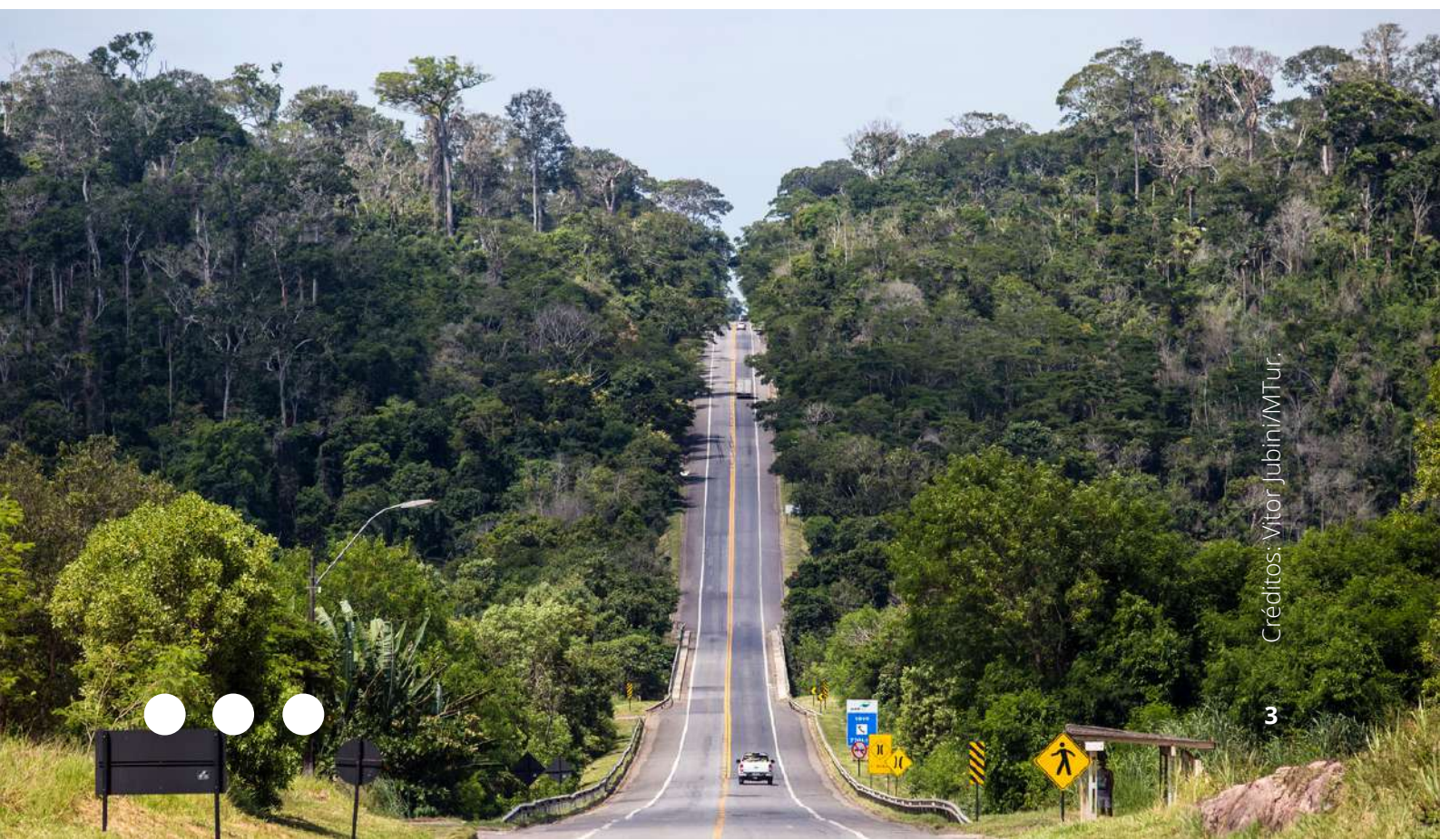


SOBRE O FÓRUM MOB-TUR

O Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística foi instituído pela Portaria nº 632, de 14 de setembro de 2020, do Ministério do Turismo, para discutir e propor políticas, estratégias e medidas técnicas ou administrativas para aperfeiçoar a mobilidade e a conectividade turística no Brasil.

Com o colegiado permanente constituído por sete autoridades do MTur, o Fórum possui caráter consultivo e propositivo, podendo convidar autoridades e especialistas dos setores público e privado na promoção da coesão de ações e programas. Além disso, se propõe a realizar estudos e observar experiências nacionais e internacionais no segmento de transporte turístico e conhecer boas práticas. Busca atuar em prol do desenvolvimento do turismo por meio de ações relacionadas aos subsistemas de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, além da mobilidade urbana.

Para mais informações, acesse [aqui](#).



Membros do Fórum MOB-Tur

Coordenação

Heitor Magalhães de Sousa Kadri, Secretário Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões (Coordenador do Fórum MOB-Tur)

Ronei Alcantara da Fonseca, Diretor do Departamento de Ordenamento, Parcerias e Concessões (Coordenador substituto e supervisor dos Grupos Técnicos)

Representante da Assessoria Especial

Mauro Fialho de Lima e Souza, Assessor Especial do Ministro

Mateus Von Rondon Martins, Assessor Especial do Ministro (suplente)

Representante da Secretaria Executiva

Marcos Paulo Hiath da Silva, Assessor

Marcelle Magalhães Correa, Assessora (suplente)

Representante da Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo

Fabio Augusto Oliveira Pinheiro, Secretário Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo

Nicole Ferreira Facuri, Diretora do Departamento de Inteligência Mercadológica e Competitiva do Turismo (suplente)

Representante da Secretaria Nacional de Infraestrutura Turística

Luis Vannucci Cantanhede Cardoso, Secretário Nacional de Infraestrutura Turística

Ricardo Caiado Alvarenga, Diretor do Departamento de Infraestrutura Turística (suplente)

Representante do Departamento de Atração de Investimentos

Débora Moraes da Cunha Gonçalves, Diretora do Departamento de Atração de Investimentos

Juliana Inácio Agostini Ferraz, Coordenação-Geral de Atração de Investimentos (suplente)

Secretário do Fórum

Luis Marcos dos Reis, Coordenador-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística



SOBRE O GRUPO TÉCNICO

RESOLUÇÃO SNAIC/MTUR N° 7, DE 10 DE JUNHO DE 2021

Criado pelo Fórum MOB-Tur, o Grupo Técnico teve caráter consultivo e propositivo com o objetivo de discutir e realizar levantamentos, pesquisas e estudos com vistas ao desenvolvimento de Pontos de Apoio ao Viajante (PAVs) e ao fomento do Caravanismo no Brasil, bem como pautas relacionadas ao Corredor Bioceânico. No âmbito do GT, foram mapeadas iniciativas em curso e boas práticas relacionadas as pautas tratadas, além da definição do conceito e de diretrizes para a implantação dos PAVs e possíveis parcerias para a viabilização da iniciativa.

Para cumprir a sua missão, o GT contou com a participação de servidores do Ministério do Turismo e com o apoio de diversos colaboradores do próprio órgão e de outras instituições públicas e privadas. Além disso, as reuniões e debates orientados contaram com a participação de gestores públicos, técnicos, especialistas e representantes do poder público, da sociedade civil e da iniciativa privada para prestar informações e colaborar com as atividades.

A partir desta dinâmica, buscou-se consolidar as diversas informações e iniciativas associadas ao turismo rodoviário, com ênfase nos Pontos de Apoio ao Viajante e no Caravanismo, de forma a nivelar conhecimentos e a organizar assuntos e subsídios para estruturação de ações por parte do Ministério do Turismo para o desenvolvimento e o fortalecimento desta pauta no País.

Vigência: 10 de junho de 2021 a 08 de junho de 2022.

Ato de instituição: Resolução nº 7, de 10 de junho de 2021.

Normativos associados: Resoluções do Fórum MOB-Tur nº 9, de 16 de agosto de 2021, nº 10, de 10 de dezembro de 2021, nº 11, de 4 de fevereiro de 2022 e nº 13, de 19 de maio de 2022.



Membros do Grupo Técnico

Matheus Ribeiro Linhares (Coordenador do Grupo Técnico)

Ana Cláudia Bazzo Sá

Leanna Lais Silva Azevedo Pavanello

Tamara Galvão Vieira Barros

Tatiana Petra da Motta Campos

Colaboradores Especiais do Ministério do Turismo e externos

Andrés Felipe Idrobo Samboni

Celso Augusto Rodrigues Soares

Higor de Oliveira Guerra

Juliana Marques Eller Ferreira

Patrícia Pinto Gonçalves

Valesk de Castro Rebouças

Principais entidades colaboradoras

Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC)

Ministério das Relações Exteriores (MRE)

Associação Brasileira de Campistas (Abracamping)

Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e de Turismo de Aventura (Abeta)

Associação Nacional de Fabricantes de Trailers, Reboques e Engates (Anfatre)

TuristaRV

MaCamp



Principais reuniões realizadas

Seminário "Corredor Bioceânico e Turismo", 10/06/2021

3ª Reunião Ordinária do Fórum MOB-Tur, 07/05/2021

GT PAV e Caravanismo, 12/07/2021

Corredor Bioceânico: locação de veículos para turistas entre países, 20/07/2021

Corredor Bioceânico: Ações a serem desenvolvidas pela SNAIC/MTUR, 06/08/2021

GT PAV e Caravanismo: 1ª Reunião com Colaboradores Externos, 10/08/2021

4ª Reunião Ordinária do Fórum MOB-Tur, 13/08/2021

Temas prioritário do turismo no âmbito do MERCOSUL, 29/09/2021

Pontos de apoio ao viajante- PAV , 13/10/2021

Turismo Rodoviário Internacional: Diretrizes para Implantação de Pontos de Apoio ao Viajante, 16/11/2021

5ª Reunião Ordinária do Fórum MOB-Tur, 24/11/2021

TuristaRV - GT PAV e Caravanismo , 22/02/2022

Alinhamento e coleta de subsídios sobre veículos recreativos em "corredores turísticos do país" – ABEIFA, 07/04/2022

Alinhamento do Corredor Bioceânico, 28/04/2022

GT de PAV e Caravanismo, 24/05/2022

6ª Reunião Ordinária do Fórum MOB-Tur, 20/06/2022



CAPÍTULO 1

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NAS ROTAS TURÍSTICAS ESTRATÉGICAS

O setor de turismo tem grande importância para o desenvolvimento do País, podendo proporcionar o crescimento econômico, a geração de empregos, a inclusão social de comunidades e a preservação do meio ambiente. Ademais, sabe-se que o transporte consiste em um dos três componentes turísticos fundamentais, juntamente com a oferta e a demanda turísticas (BRASIL; UFSC, 2021d).

No que se refere à relação entre o transporte e o turismo, é necessário considerar dois entendimentos diferentes e complementares, a saber: o transporte para o turismo que contempla o deslocamento entre origem e destino; e o transporte como turismo quando o modo de transporte e o deslocamento são os atrativos turísticos (BRASIL; UFSC, 2021d).

Neste contexto, o Ministério do Turismo (MTur) por meio da Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões (SNAIC) celebrou o Termo de Execução Descentralizada (TED) com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) por meio da Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) com o intuito de elaborar proposta de plano de ação voltado à melhoria da mobilidade e da conectividade turística no Brasil e que possibilite gerar empregos e renda em curto e médio prazo.

No âmbito da cooperação técnica, foram realizados (i) o levantamento bibliográfico, (ii) a avaliação da atual situação legislativa e regulatória e (iii) o diagnóstico do transporte turístico de passageiros – considerando os modos rodoviários, ferroviário, aquaviário e aéreo e a integração multimodal –, incluindo estudos para o diagnóstico da situação atual de terminais rodoviários de passageiros e a estruturação de iniciativas de fomento à implantação Pontos de Apoio ao Viajante (PAV).

Assim, o Grupo Técnico Pontos de Apoio ao Viajante e Caravanismo utilizou-se dos resultados obtidos na cooperação técnica, aderentes ao escopo e às atividades previstas, para a realização de debates com atores afetos e interessados e para a estruturação de iniciativas para a melhoria da infraestrutura rodoviária em nível federal, estadual e municipal, abrangendo o fomento a implementação de Pontos de Apoio ao Viajante e a concessão de terminais rodoviários urbanos. Na sequência, são apresentados os principais resultados considerados pelo GT.

O Brasil, de acordo com o Sistema Nacional de Viação (SNV), instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, possui uma malha rodoviária federal com a extensão total de 79,5 mil km, dos quais 51,9 mil km são vias pavimentadas (BRASIL; UFSC, 2021a). Se consideradas também as rodovias estaduais, a malha rodoviária total do Brasil é composta por 120,7 mil km de extensão, sendo 64,00 mil km de rodovias pavimentadas (BRASIL; UFSC, 2021a), o que evidencia o potencial para o desenvolvimento do turismo rodoviário.



Para o aprofundamento dos estudos sobre a infraestrutura de transportes, adotou-se como recorte as 30 Rotas Turísticas Estratégicas do Programa Investe Turismo que juntas abarcam todos os estados do País e são compostas por 128 municípios, são elas:

- **Rota 1 – Serra-Mar Catarinense**, que abrange os municípios de Joinville, São Francisco do Sul, Balneário Camboriú, Bombinhas, Itajaí, Penha, Porto Belo, Garopaba, Imbituba, Laguna, Florianópolis, Palhoça, Lages, São Joaquim, Urubici, Blumenau, Brusque, Pomerode e Timbó, todos no estado de Santa Catarina;
- **Rota 2 – Serra Gaúcha**, que abrange os municípios de São José dos Ausentes, Cambará do Sul, Jaquirana, Canela, Gramado, São Francisco de Paula, Nova Petrópolis, Caxias do Sul, Garibaldi e Bento Gonçalves, todos no estado do Rio Grande do Sul;
- **Rota 3 – Costa do Sol**, que abrange os municípios de Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Rio das Ostras, Saquarema, Angra dos Reis (Ilha Grande) e Paraty, todos no estado de Rio de Janeiro;
- **Rota 4 – Belo Horizonte e Cidades Históricas**, que abrange os municípios de Congonhas, Mariana, Ouro Preto, Sabará, São João del Rey, Tiradentes e Brumadinho, todos no estado de Minas Gerais;
- **Rota 5 – Salvador e Morro de São Paulo**, que abrange os municípios de Cairu (e Morro de São Paulo e Boipeba), Mata de São João (Praia do Forte) e Salvador, todos no estado da Bahia;
- **Rota 6 – Rota das Emoções**, que abrange os municípios de Fortaleza, Barroquinha, Camocim, Chaval, Cruz, Jijoca de Jericoacoara e Trairi, no estado do Ceará; Cajueiro da Praia, Ilha Grande, Luís Correia e Parnaíba, no estado do Piauí; e São Luís, Araióses, Paulino Neves, Tutóia, Barreirinhas (Lençóis Maranhenses, Vilarejo Atins) e Santo Amaro do Maranhão, no estado do Maranhão;
- **Rota 7 – Brasília e Chapada dos Veadeiros;**
- **Rota 8 – Goiânia, Pirenópolis e Goiás;**
- **Rota 9 – Pantanal Norte e Chapada dos Guimarães;**
- **Rota 10 – Rota Pantanal Sul e Bonito;**
- **Rota 11 – Manaus e Polo Amazônico;**
- **Rota 12 – Belém, Ilha do Marajó, Santarém e Alter do Chão;**
- **Rota 13 – Palmas e Jalapão;**
- **Rota 14 – Boa Vista e Monte Roraima;**
- **Rota 15 – Macapá;**
- **Rota 16 – Rio Branco;**
- **Rota 17 – Porto Velho e Guajará-Mirim;**
- **Rota 18 – Maceió e Costa dos Corais;**
- **Rota 19 – Aracajú e Cânions do São Francisco;**
- **Rota 20 – Recife, Olinda e Porto de Galinhas;**
- **Rota 21 – Fernando de Noronha;**
- **Rota 22 – Costa do Descobrimento;**
- **Rota 23 – Teresina e Serra da Capivara;**
- **Rota 24 – João Pessoa e Litoral;**
- **Rota 25 – Natal e Litoral;**
- **Rota 26 – Vitória e Montanhas Capixabas;**
- **Rota 27 – Rio de Janeiro Imperial;**
- **Rota 28 – São Paulo e Litoral Norte;**
- **Rota 29 – Corredor do Iguaçu;**
- **Rota 30 – Porto Alegre e Missões.**



A metodologia para o diagnóstico da infraestrutura de transportes nas rotas 1 a 6 foi o levantamento em campo, por meio do preenchimento de questionários específicos por equipes previamente treinadas – incluindo um para tratar da infraestrutura rodoviária, um para os terminais rodoviários de passageiros e um para os Pontos de Apoio ao Viajante – e em escritório (BRASIL; UFSC, 2021b). Já para as rotas 7 a 30, foi realizado o levantamento em escritório, por meio da coleta de dados secundários em bancos de dados de órgãos federais e estaduais e plataformas relacionadas a sistemas de transportes e mobilidade (BRASIL; UFSC, 2021c).

Como resultados, no que tange à malha rodoviária, foram observadas as condições dos trechos que conectam os municípios das rotas pesquisadas e aspectos como a distribuição da quantidade de faixas, a presença de acostamentos e a trafegabilidade (BRASIL; UFSC, 2021b).

Com relação aos terminais rodoviários, a partir de ferramenta de pesquisa na internet complementada pelo levantamento em campo, foram observadas as condições físicas e a disponibilidade de infraestrutura e serviços existentes nestes espaços (BRASIL; UFSC, 2021b). Como exemplo, são apresentadas, a seguir, as figuras e gráficos que apresentam os principais dados levantados na Rota 1, com destaque para o município de Florianópolis:

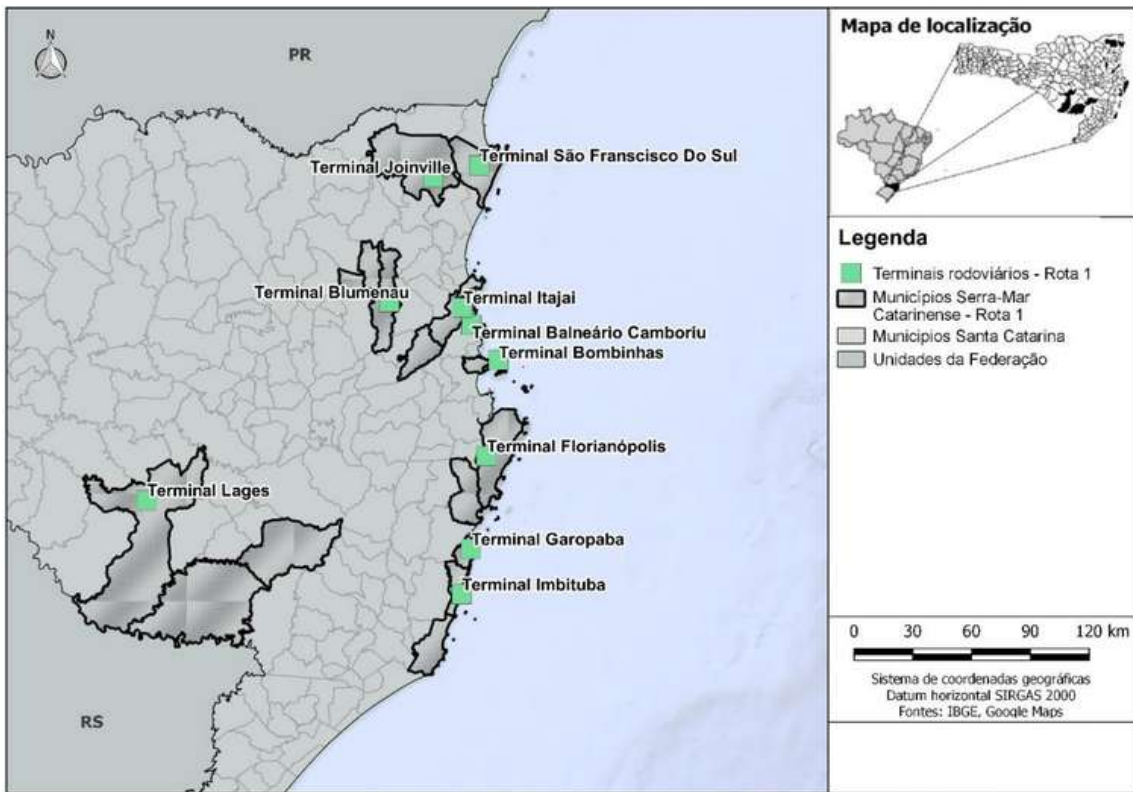
Tabela 1: Terminais Rodoviários de Passageiros – Rota 1 – Serra-Mar Catarinense.

MUNICÍPIO	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO	TERMINAL RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
Florianópolis	A	Terminal Rodoviário Rita Maria
Garopaba	B	Terminal Rodoviário Garopaba
Imbituba	B	Terminal Rodoviário Imbituba
Lages	B	Terminal Rodoviário D. Honorato Piazero
Bombinhas	A	Terminal Rodoviário de Bombinhas
Balneário Camboriú	A	Terminal Rodoviário de Balneário Camboriú
Itajaí	B	Terminal Rodoviário Internacional de Itajaí
São Francisco do Sul	B	Agência de Passagens Verdes Mares
Joinville	A	Rodoviária Harold Nielson
Blumenau	B	Terminal de Passageiros Rodoviário Prefeito Hercílio Deeke

Fonte: LabTrans/UFSC (2021).

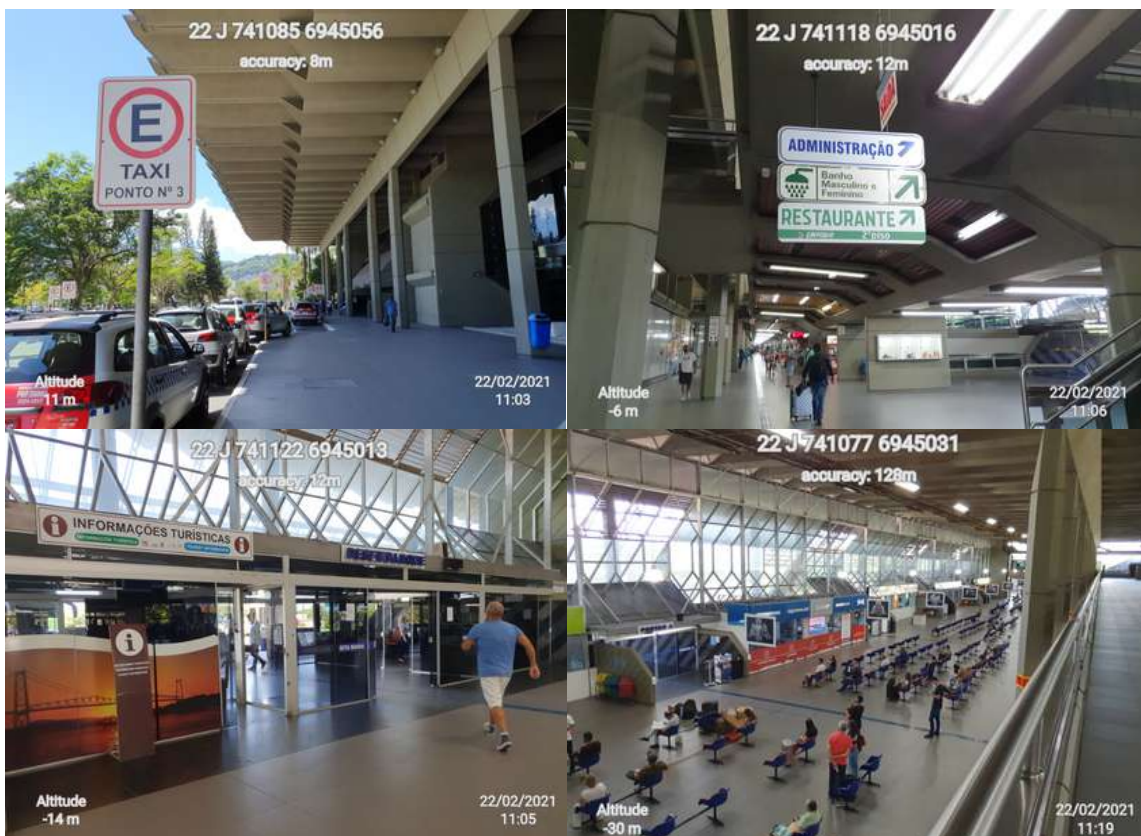


Figura 1: Localização dos Terminais Rodoviários de Passageiros na Rota 1 – Serra-Mar Catarinense.



Fonte: LabTrans/UFSC (2021).

Figura 2: Levantamento fotográfico do Terminal Rodoviário Rita Maria em Florianópolis, na Rota 1 – Serra-Mar Catarinense.



Fonte: LabTrans/UFSC (2021).



No que tange os PAVs, cabe registrar que foi realizada a identificação preliminar (via ferramenta de pesquisa na internet), bem como a caracterização amostral de localidades passíveis de serem aprimorados para este fim, tais como postos de combustíveis, hotéis e restaurantes e eventuais combinações presentes nos trechos rodoviários pesquisados. Na sequência, os pontos identificados nas rotas 1 a 6 foram caracterizados in loco, referente às condições físicas e a disponibilidade de serviços e infraestrutura, sendo considerado um ponto de parada para trechos com distâncias entre municípios maiores que 50 km e desconsiderados os com distâncias menores (BRASIL; UFSC, 2021b). Como parte dos resultados, destaca-se, a seguir, as figuras e gráficos referentes à Rota 1:

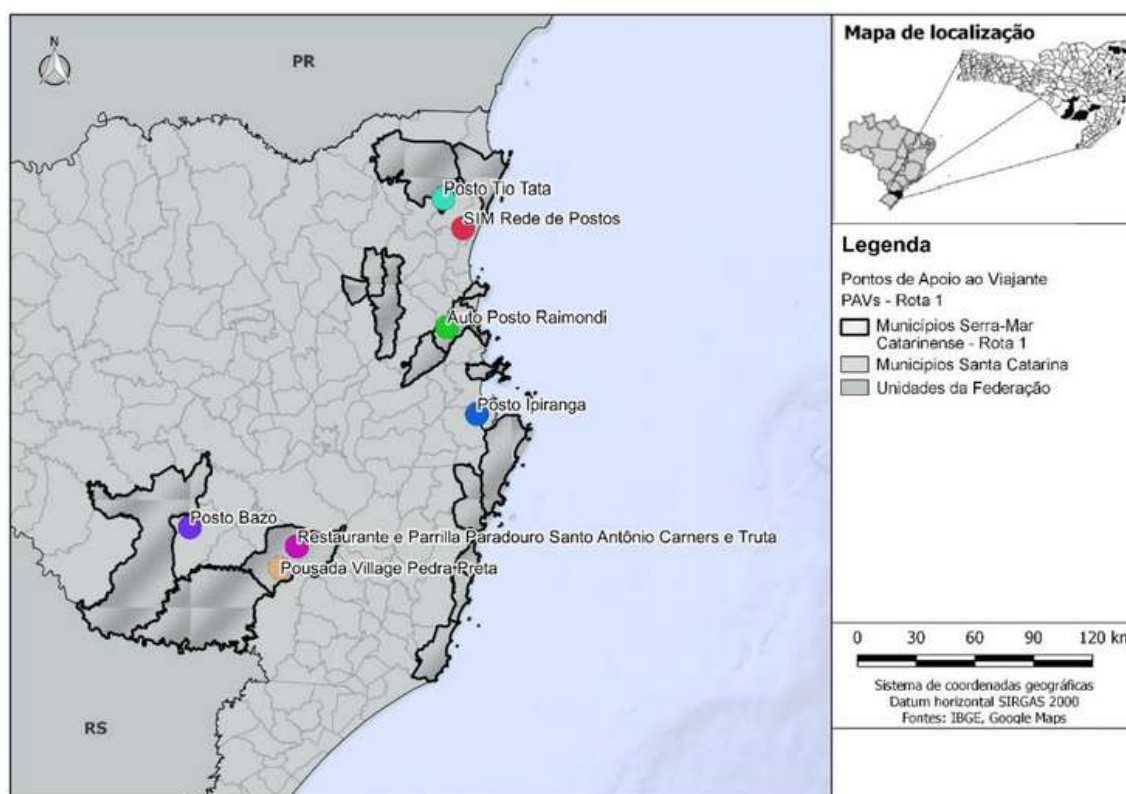
Tabela 2: Potenciais Pontos de Apoio ao Viajante na Rota 1 – Serra-Mar Catarinense.

TRECHOS	NOME DO ESTABELECIMENTO	CATEGORIA
Palhoça - Garopaba	Autoposto Litoral	Posto de combustível Restaurante e Hotel
Laguna - Urubici	Restaurante e Parrilla Paradouro Santo Antônio Carnes e Truta	Restaurante e Estalagem
Urubici - São Joaquim	Pousada Village Pedra Preta	Hotel
São Joaquim - Lages	Posto Bazo	Posto de combustível
Lages - Palhoça	Autoposto Mediterrâneo	Posto de combustível Restaurante
Florianópolis - Porto Belo	Posto Ipiranga	Posto de combustível
Penha - São Francisco do Sul	Rede de Postos	Posto de combustível
Brusque - Penha	Autoposto Raimondi	Posto de combustível
Joinville - Pomerode	Autoposto Neto Reinke Eireli	Posto de combustível
São Francisco do Sul - Joinville	Posto Tio Tata	Posto de combustível
Blumenau - Itajaí	Posto Ponte Açú	Posto de combustível

Fonte: LabTrans/UFSC (2021).



Figura 3: Localização dos potenciais Pontos de Apoio ao Viajante na Rota 1 – Serra-Mar Catarinense.



Fonte: LabTrans/UFSC (2021).

Tabela 3: Itens pesquisados nos potenciais Pontos de Apoio ao Viajante na Rota 1 – Serra-Mar Catarinense.

QUANTIDADE DE PAVS		
ITENS PESQUISADOS	SIM	NÃO
Serviço de atendimento ao turista	3	8
Alternativas de alimentação – lanche e refeição	5	-
Alternativas de alimentação – somente lanche	-	4
Alternativas de alimentação – somente refeição	-	2
Lojas comerciais de varejo	4	7
Estacionamento gratuito	11	-
Comercialização de produtos turísticos e típicos da região	3	8
Placas de sinalização turística	1	10
Sanitários adaptados para pessoas com deficiência	2	9
Estrutura para banho	6	5

Fonte: LabTrans/UFSC (2021).



Em complemento, os resultados destacam que, anteriormente à criação do GT, o Ministério do Turismo já estava trabalhando na estruturação de um programa de incentivo aos Pontos de Parada e Descanso (PPDs) em rodovias federais e estaduais para atender turistas que utilizam o modo rodoviário para deslocamento. A priori, a proposta de Programa de PPDs para Turistas tinha como objetivos (i) cadastrar e divulgar pontos de apoio e referência ao turista, em seus deslocamentos, nos trechos rodoviários de interesse turístico; (ii) estabelecer padrões mínimos de qualidade, visando o turismo responsável e a segurança turística, referente às instalações, equipamentos e aos serviços; (iii) incentivar a atração de investimentos e parcerias com o setor privado, na implantação de novas infraestruturas e serviços, promovendo emprego e renda locais; (iii) facilitar o acesso ao crédito para implementação, ampliação e reforma de PPDs com viés turístico, nos trechos rodoviários de interesse turístico (BRASIL; UFSC, 2021a).

Ressalta-se que a iniciativa é aderente ao Plano Nacional de Retomada do Turismo no País e a tendência do turismo de proximidade, caracterizado por viagens rodoviárias de curta duração.

Além disso, foram levantadas também legislações e resoluções federais, estaduais e municipais sobre o tema, a fim identificar as possibilidades de alteração de leis, decretos e atos regulatórios. Os resultados obtidos evidenciaram que a terminologia tem sido empregada para se referir aos locais à beira das estradas, que permitam a parada segura do veículo de carga e possibilitem o repouso necessário ao profissional, em cumprimento à Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, popularmente conhecida como “Lei dos Caminhoneiros”. Em complemento à esta lei, a Portaria nº 1.343, de 02 de dezembro de 2019, do Ministério da Economia estabelece as condições mínimas para instalações destinadas ao descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário.



É importante ressaltar que concomitante ao desenvolvimento da cooperação técnica, a Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística do Ministério do Turismo, que compõem o referido GT, em tratativas com o Ministério da Infraestrutura, observou **a necessidade de diferenciar os espaços ao longo de rodovias voltados aos turistas, daqueles voltados aos caminhoneiros, devido a aspectos legais e técnicos. A partir de então, passou-se a adotar o termo Pontos de Apoio ao Viajante** e, como consequência, a levantar subsídios para a definição de critérios e estratégias para o desenvolvimento de programa de investimentos e fomento aos PAVs voltados à circulação turística, de forma a promover os níveis de conforto e segurança para os turistas ao longo das rotas turísticas.

Dito isso, no âmbito da cooperação técnica, foi realizada (i) a contextualização dos Pontos de Apoio ao Viajante; (ii) a identificação da legislação relacionada a PAVs; (iii) a pesquisa bibliográfica e levantamento de boas práticas relacionadas a PAVs por meio da escolha das palavras-chave, de pesquisa bibliográfica em base de dados, estudos, manuais e documentos relacionados e da seleção de produções e da filtragem e seleção das referências mais citadas; e (iii) a indicação de encaminhamento do tema junto ao MTur, a fim de estruturar iniciativas do Ministério do Turismo para fomento à implantação dos PAVs.

Com relação ao segundo ponto, não foram identificadas legislações vigentes voltadas aos PAVs. Em contrapartida, para o terceiro ponto, os resultados obtidos e boas práticas identificadas, foram primordiais para propor um conceito e diretrizes para implementação de PAVs a serem abordados no Capítulo 2.

Para mais informações, consulte o [sítio eletrônico do Ministério do Turismo](#).



CAPÍTULO 2

PROPOSTA PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE PONTOS DE APOIO AO VIAJANTE

A partir dos trabalhos desenvolvidos pelo GT, por meio da Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade, considerando os levantamentos realizados no âmbito da cooperação técnica entre MTur/SNAIC e UFSC/LabTrans, conceitua-se os Pontos de Apoio ao Viajante **como áreas de descanso, localizadas às margens das rodovias, com instalações destinadas às paradas de motoristas e passageiros [1] para redução da fadiga, ao suporte e ao acolhimento de turistas, a fim de maximizar a experiência turística e proporcionar benefício econômico para o entorno.**

De modo a orientar aplicação do conceito, foram propostas diretrizes que direcionam e delimitam aspectos essenciais a serem considerados pelo poder público na estruturação de programa de incentivo à implementação de Pontos de Apoio ao Viajante, bem como iniciativa privada que pode realizar investimentos, a saber:

- Ofertar uma infraestrutura adequada para o viajante rodoviário, proporcionando comodidade, segurança e uma experiência turística;
- Promover a valorização e a divulgação da cultura e dos produtos turísticos locais;
- Fomentar a sustentabilidade, a eficiência energética e a inclusão social por meio do uso adequado da infraestrutura turística;
- Gerar empregos diretos e indiretos, além de receita tributária.

Em complemento, o GT considerou e analisou boas práticas identificadas no âmbito da cooperação técnica, bem como levantou experiências nacionais e internacionais em reuniões com atores do setor de campismo e caravanismo, Ministério da Infraestrutura e Ministério das Relações Internacionais. Com isso, foi possível elencar elementos gerais a serem contemplados nos projetos para implantação dos PAVs (Figura 4), a fim de orientar políticas, programas, projetos e normativos para a viabilização destes espaços.

[1] Destaca-se que os Pontos de Apoio ao Viajante visam atender turistas que se utilizam do modo rodoviário para realizar o deslocamento turístico, contemplando veículos automotores de passeio e recreativo – por exemplo, trailer e motorhome –, bem como o transporte de passageiros em ônibus. Em outras palavras, os PAVs são destinados e prestam suporte, principalmente, ao transporte rodoviário de passageiros, de modo que o transporte rodoviário de cargas pode ser, a depender da necessidade e da viabilidade, também atendido.



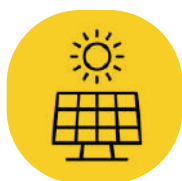
Figura 4: Elementos dos Pontos de Apoio ao Viajante.



Conectividade: refere-se tanto a conectividade com tecnologias e equipamentos quanto a disponibilidade de infraestrutura para ligação/integração logística com outros modos de transporte e serviços complementares.



Acolhimento: oferta de espaços confortáveis, seguros e receptivos dotados de infraestrutura, mobiliário e serviço de suporte/orientação para turistas, tendo em vista os diferentes perfis e necessidades.



Eficiência Energética: emprego de soluções arquitetônicas, urbanísticas e paisagísticas, tecnologias e adoção de comportamentos/posturas que demandem menor consumo de energia para o funcionamento, considerando diferentes climas e disponibilidade de materiais e recursos locais e regionais.



Facilidades de Pagamentos: a disponibilidade e a conveniência de acesso à terminais bancários e casas de câmbio, considerando a oportunidade de comercialização de pacotes turísticos locais e produtos turísticos associados.



Sustentabilidade: deve abranger todo o ciclo de vida da edificação, desde a elaboração do projeto e a implantação, perpassando a fase de uso e ocupação e a manutenção, por meio da adoção de padrões construtivos, soluções arquitetônicas, instalações e materiais que respeitem o meio ambiente, valorizem a cultura local e potencializem os ganhos sociais e econômicos para a comunidade.



Acessibilidade: ambientes e espaços com desenho universal que permita o deslocamento e a permanência segura de todos, considerando as normas e legislações para inclusão de idosos, crianças, Pessoas com Deficiência (PcD) e Pessoas com Mobilidade Reduzida.



Permite animais de estimação: atende turistas que se deslocam com bichos de estimação, sendo uma das vantagens de realizar viagens pelo modo rodoviário.



Valorização da cultura e da comunidade local: deve proporcionar um primeiro contato e experiência positiva com a cultura local e atrativos turísticos próximos, bem como possibilitar a divulgação e comercialização de produtos turísticos associados.

Fonte: MTur.

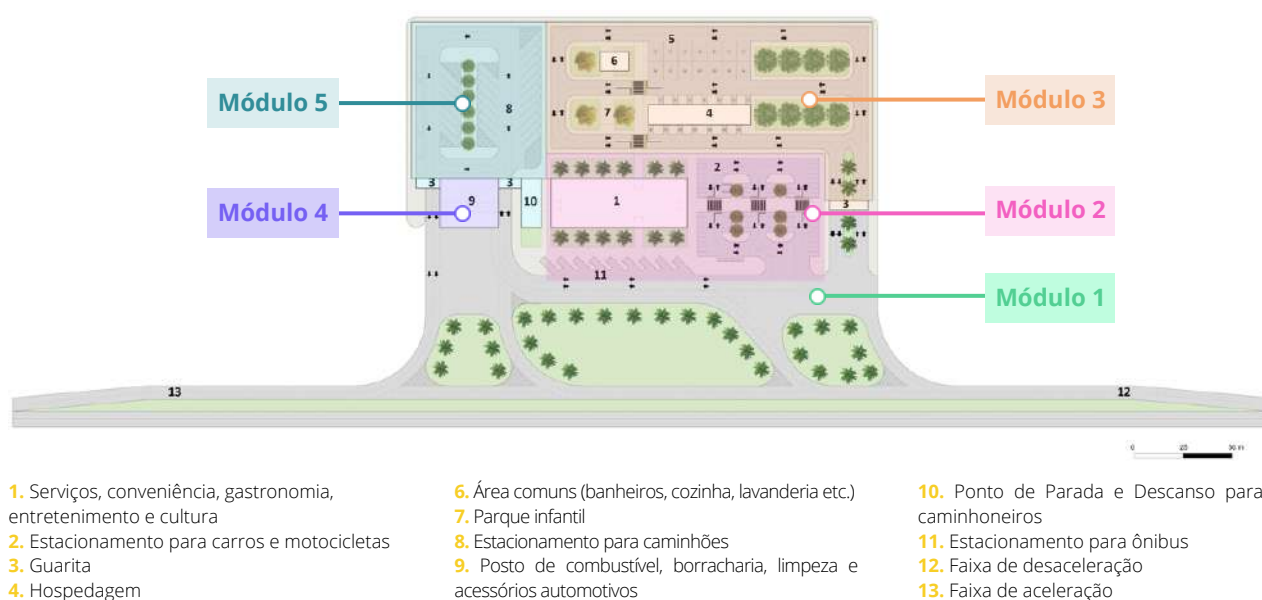


Em vista do exposto, na sequência, foi realizado o trabalho de desenvolver, traduzir e esquematizar as diretrizes e os elementos gerais propostos em um croqui, a fim de fornecer orientações técnicas gerais a serem consideradas no desenvolvimento do projeto. Na Figura 5, pode ser observado o projeto conceitual, detalhado no APÊNDICE 1, composto por módulos a serem descritos e exemplificados na sequência.

Cabe registrar que, para o desenvolvimento do croqui, foi definido como cenário hipotético o Corredor Rodoviário Bioceânico (tratado no Capítulo 4). Além disso, optou-se por trabalhar com módulos e a possibilidade de expansão, tendo em vista que os PAVs podem apresentar diferentes configurações/combinções e dimensionamento, a depender da demanda e da oferta de cada região.

Dito isso, é importante pontuar que o referido croqui tem caráter meramente ilustrativo, devendo ser observados fatores físicos e socioambientais, bem como socioespaciais e urbanos, legais e regulamentares, a fim de identificar os locais e as soluções mais adequadas para o correto desenvolvimento do projeto.

Figura 5: Projeto conceitual/croqui esquemático.



Fonte: MTur

A proposta de Ponto de Apoio ao Viajante acima é composta por cinco módulos, de acordo com o uso principal, o programa de necessidades e os fluxos dos modos de transporte, a saber:

- **Módulo 1 – Circulação:** conjunto de vias que permitem o acesso e a circulação no perímetro, bem como distribuem fluxos distintos (veículos de passeio, de recreação, motocicletas, ônibus, entre outros) para os módulos, composto por faixas de desaceleração e aceleração; vias de circulação geral (comum a todos veículos e transeuntes, conectando os módulos e distribuindo os fluxos para estes); e vias de circulação específica – vias internas ao módulo com trânsito limitado a determinados veículos. Ressalta-se que todas as vias devem ser devidamente dimensionadas de acordo com as normas e legislações, considerando o fluxo de veículos na rodovia, o tipo de veículo e trânsito admitido em cada módulo e as características da via.



- **Módulo 2 – Acolhimento:** abrange ambientes e infraestruturas destinadas à prestação de serviços, como lojas, agência, locadoras e centro de atendimento ao turista (CAT); à conveniência, como mercearia, terminais bancários e câmbio; à gastronomia, como restaurantes e lanchonetes; ao entretenimento e à cultura, como espaço de exposição e parque infantil; bem como espaços de apoio, como banheiros, posto de primeiros socorros e estacionamento com vagas para ônibus, carros de passeio, veículos recreativos e motocicletas.
- **Módulo 3 – Acampamento:** composto por área de acampamento/camping para montagem de barracas e/ou vagas para estacionamento de motorhome, trailers e reboques com dimensões, pavimento e drenagem adequados – além de trilhos de nivelamento com declividade zero para motorhome e trailer –, bem como pontos de espera dotados de ligações para água, luz, esgoto e pontos de tomadas elétricas cimentados. Adjacente as vagas devem estar localizadas as áreas de apoio, com ambientes e infraestrutura comum, como banheiros e vestiários separados por sexo, área de alimentação, lavanderia e parque infantil com cercamento. Eventualmente, a depender da demanda e da viabilidade, pode dispor de chalés/apartamentos para pernoite com sala, cozinha, banheiro, dormitório e vaga para veículos de passeio. Devido ao tipo de uso, este módulo deve ter portaria, recepção e cercamento para controle de acesso, proporcionando a segurança dos viajantes e bens e a separação dos demais usos e fluxos.
- **Módulo 4 – Abastecimento:** conjunto de áreas destinadas ao abastecimento, à manutenção, à limpeza dos veículos e à comercialização de peças e equipamentos para carros de passeio e veículos recreativos, devendo ter dimensões adequadas ao porte e características dos veículos e cumprir requisitos de segurança.
- **Módulo 5 – Parada:** quando couber este módulo, os ambientes devem estar em conformidade com as Leis nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e nº 13.103, de 2 de março de 2015, conhecidas como “Lei dos Caminhoneiros”, que tratam, entre outros aspectos, dos locais de parada e descanso, e aos requisitos de segurança, sanitários e de conforto estabelecidos pela Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) nº 944, de julho de 2015. Este módulo deve ter acesso restrito controlado por guarita e cercamento para proteção das cargas e separação dos demais usos e fluxos.



CAPÍTULO 3

TURISMO DE PROXIMIDADE E DESENVOLVIMENTO DO CARAVANISMO E CAMPISMO

Turismo de Proximidade

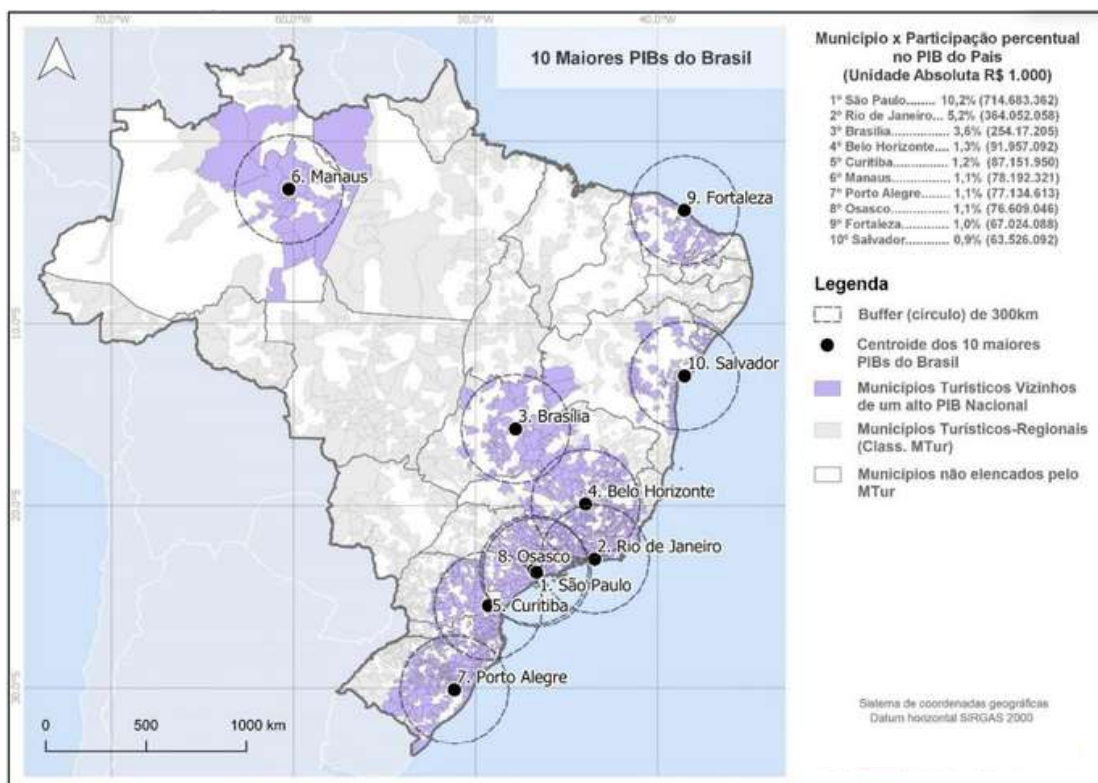
De acordo com dados divulgados pelo MTur, em janeiro de 2021, observa-se uma tendência de deslocamento relacionados ao turismo para cidades mais afastadas dos grandes centros urbanos (BRASIL; UFSC, 2021a). Em complemento, os dados do buscador de viagens Booking indicam que 59% dos viajantes buscam destinos de ecoturismo mais próximos, bem como 73% têm interesse em realizar viagens mais curtas no ano de 2021 (BRASIL; UFSC, 2021a). Neste contexto, tem se fortalecido o Turismo de Proximidade que consiste em viagens domésticas realizadas por modo rodoviário, principalmente de curta duração – até 300 km do local de origem –, e que tem sido uma alternativa para a retomada do turismo após a pandemia da COVID-19.

Para demonstrar o potencial do turismo de proximidade e subsidiar os trabalhos do GT, foi considerada a análise geográfica de áreas de influência em três níveis realizada no âmbito da cooperação técnica entre MTur/SNAIC e UFSC/LabTrans.

Nos estudos desenvolvidos pelo LabTrans, inicialmente, foi realizado um *buffer* de 300 km dos municípios com os 10 maiores PIB do Brasil (Figura 6), demonstrando uma alta cobertura em relação às rotas turísticas e seus municípios, além de municípios vizinhos aos turísticos que podem se tornar um potencial destino ou servir como apoio à logística dos destinos já consolidados. Em um segundo e terceiro momento, foram realizadas novamente as análises de área de influência de 300 km, mas com centro nos principais aeroportos – de maior (Figura 7) e menor hierarquia (Figura 8), respectivamente – do Brasil localizados nas 30 Rotas Turísticas Estratégicas, demonstrando a oferta de infraestrutura aeroportuária e o potencial de atratividade de passageiros de outras regiões mais distantes que poderiam se utilizar desses aeroportos para o primeiro trecho da viagem e, depois, adotarem o modo rodoviário para percorrer/chegar aos municípios turísticos.

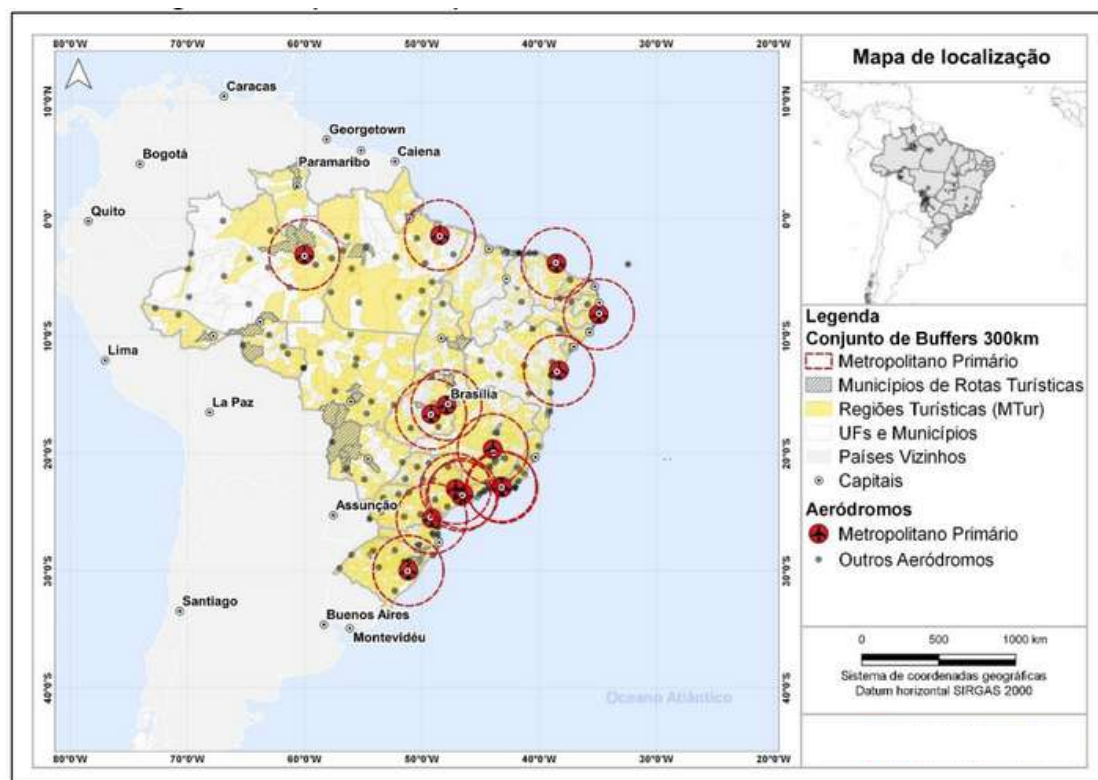


Figura 6: Maiores PIB do Brasil - área de influência 300 km.



Fonte: LabTrans/UFSC (2021).

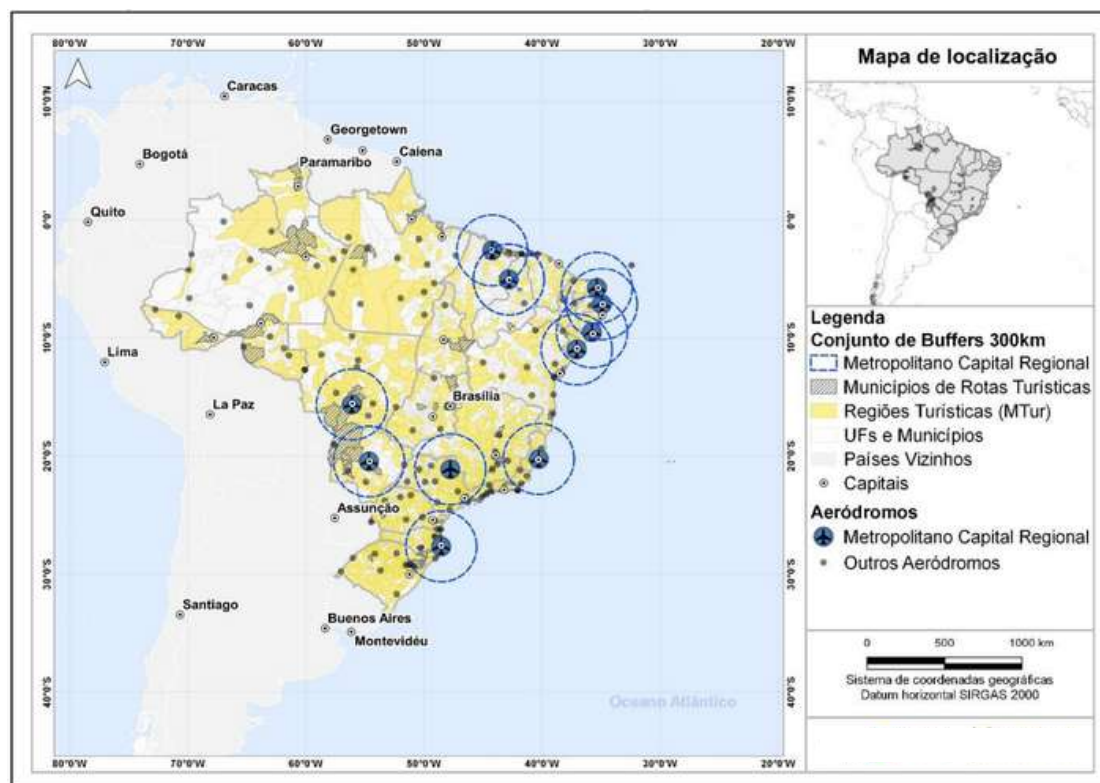
Figura 7: Aeroportos Metropolitanos Primários - área de influência 300 km.



Fonte: LabTrans/UFSC (2021).



Figura 8: Aeroportos Metropolitanos Capitais Regionais - área de influência 300 km.



Fonte: LabTrans/UFSC (2021).

O desenvolvimento do Turismo Rodoviário e do Caravanismo e Campismo

A tendência do Turismo de Proximidade encontra-se aderente à outras tendências do turismo rodoviário, como o **campismo** que consiste no turismo itinerante no qual o turista se desloca levando o abrigo (barracas, por exemplo), e o **caravanismo** que consiste no deslocamento turístico em veículos de recreação (como trailer e motorhomes), sendo o modo de transporte rodoviário usado para e como turismo.

Em ambas as práticas, existe o contato direto com a natureza, a liberdade de definir/alterar o itinerário e o distanciamento social. Somado a isso, também existe a possibilidade de conciliar as viagens com o trabalho remoto e a escola, no caso de famílias com crianças e jovens. Assim, devido à essas características, observou-se o crescimento de ambos os segmentos durante a pandemia de COVID-19 e, conseqüentemente, o aumento da demanda por acampamentos turísticos; espaços para estacionamento de motorhomes e trailers; estruturas de apoio; e produção e aluguel de veículos recreativos e barracas.

De tal modo, para o desenvolvimento do caravanismo e do campismo e a recuperação econômica do país atrelada ao turismo rodoviário, é necessário compreender os desafios e as potencialidades destes segmentos, bem como mapear e mobilizar atores com competências para solucionar tais questões.



Destaca-se que, anteriormente à instituição do GT, a Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo (SNDTur) do Ministério do Turismo estava em contato com atores do caravanismo e campismo. A partir das reuniões realizadas, foram mapeados necessidades e atores deste Ministério e externos para o endereçamento das pautas apresentadas. O levantamento foi, então, considerado e utilizado para nortear os trabalhos do GT.

A seguir, são apresentados os principais desafios apontados pelos atores do campismo e caravanismo brasileiro, representados pela Associação Brasileira de Campistas (Abracamping), Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e de Turismo de Aventura (Abeta) e Associação Nacional de Fabricantes de Trailers, Reboques e Engates (Anfatre); bem como seus desdobramentos no âmbito do Grupo Técnico.

Recursos Financeiros

Um dos principais desafios relato para o desenvolvimento destes segmentos refere-se à disponibilidade de linhas de crédito e financiamento para a aquisição e adaptação de veículos recreativos, barracas e equipamentos de apoio, seja para uso particular e/ou aluguel.

No âmbito do Ministério do Turismo, existem ferramentas/iniciativas que podem contribuir para a superação desta demanda, como o Fundo Geral do Turismo (Fungetur) e o Portal de Investimentos, ambos sob responsabilidade da Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões.

O Fungetur é um mecanismo de crédito do MTur com taxas pré-definidas e menores do que as praticadas pelo mercado. Os recursos do fundo podem ser acessados pelo setor privado e utilizados para financiar capital de giro, aquisição de bens (máquinas e equipamentos) e realização de obras (implantação, modernização, ampliação ou reforma).

Para acessar o Fungetur, é necessário ser prestador de serviços turísticos – empresa direta ou indiretamente ligada ao turismo – estar cadastrado no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur) do MTur. Após o cadastramento, estando com status “regular” ou “em implantação” e de posse do certificado do Cadastur, o empresário pode consultar os agentes financeiros credenciados que serão responsáveis por analisar a concessão do crédito. Estão disponíveis três linhas de crédito para acesso ao Fungetur com condições e taxas específicas, são elas: (i) Financiamento de Bens; (ii) Financiamento de Projeto de Investimento; e (iii) Financiamento de Capital de Giro Isolado.

No caso de empresários dos segmentos de caravanismo e campismo, avaliou-se a possibilidade de realizar tratativas com a Coordenação-Geral de Apoio ao Crédito (CGCred), responsável pelo Fungetur, para tratar do tema e trabalhar, se couber, em uma linha específica *sine qua non* para investimentos na aquisição de bens e implantação de estacionamentos e acampamentos.



Cabe destacar que, de acordo com a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, são considerados prestadores de serviços turísticos aqueles que desenvolvam as seguintes atividades econômicas relacionadas à cadeia produtiva do turismo: (i) meios de hospedagem; (ii) agências de turismo; (iii) transportadoras turísticas; (iv) organizadoras de eventos; (v) parques temáticos; e (vi) acampamentos turísticos.

Ademais, a referida lei indica a possibilidade de cadastrado no MTur, desde que atendidas as condições próprias, das empresas que prestem os seguintes serviços: restaurantes, cafeterias, bares e similares; centros ou locais destinados a convenções e/ou a feiras e a exposições e similares; casas de espetáculos e equipamentos de animação turística; organizadores, promotores e prestadores de serviços de infraestrutura, locação de equipamentos e montadoras de feiras de negócios, exposições e eventos; locadoras de veículos para turistas; prestadores de serviços especializados na realização e promoção das diversas modalidades dos segmentos turísticos; entre outros.

Para mais informações, consulte a página do Fungetur no sítio eletrônico do Ministério do Turismo.

O Ministério do Turismo ainda disponibiliza o Portal de Investimentos para facilitar a atração e a captação de investimentos no turismo brasileiro, de forma competitiva, transparente e sustentável. Trata-se de um hub virtual com um portfólio digital de projetos no setor de turismo e um marketplace que permite aproximar investidor, empreendedor e poder público. As informações de projetos contidas no Portal são de inteira responsabilidade do empreendedor, cabendo ao Ministério do Turismo apenas guardar, monitorar e promover.

Os procedimentos para cadastramento de novos usuários, inserção e atualização de projetos turísticos, contempla (i) a realização do cadastro; (ii) o acesso a plataforma utilizado a senha recebida por e-mail; (iii) a inserção de projeto(s); e (iv) o acompanhamento do status.

Para mais informações, consulte o Portal de Investimento.



Dados Estatísticos

A disponibilidade de dados consistentes sobre campismo e caravanismo no Brasil foi outro desafio apresentado. Tal deficiência prejudica a compreensão e a caracterização dos segmentos e, conseqüentemente, de desafios, necessidades e possibilidades para o desenvolvimento e a estruturação, bem como a formulação de políticas públicas e ações de incentivo à estas práticas.

O Ministério do Turismo como ente nacional responsável pelo desenvolvimento do turismo brasileiro dispõe de ferramentas com dados oficiais sobre o setor do turismo brasileiro, como o Mapa do Turismo e o Observatório Nacional do Turismo. No que se refere ao transporte e turismo rodoviário, pode-se destacar como fonte de dados os estudos desenvolvidos no âmbito da cooperação técnica entre MTur/SNAIC e UFSC/LabTrans (abordados no Capítulo 1) disponíveis no sítio eletrônico do Ministério do Turismo. Além destes estudos, também pode-se citar os dados do Cadastur como outra fonte de dados oficiais sob responsabilidade do Ministério do Turismo.

No que se refere ao Cadastur, a partir das reuniões promovidas pela SNTur com atores dos segmentos de caravanismo e campismo, foi observado um déficit/subnotificação de registros de acampamentos turísticos no Cadastur. Para sanar tal problema e dispor de dados mais consistentes e confiáveis, a Coordenação-Geral de Formalização e Fiscalização de Prestadores de Serviços Turísticos (CGST) da Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo realizou, no período de janeiro a março de 2022, ação para a sensibilização dos prestadores de serviços turísticos, na categoria Acampamentos Turísticos, contidos na listagem da Receita Federal do Brasil (RFB), **que possuíam o CNAE 55.90-6-02 – Campings** como atividade **“principal”**, ativos e sem cadastro no Cadastur.

De acordo com os dados e as informações registradas da Coordenação-Geral de Formalização e Fiscalização de Prestadores de Serviços Turísticos, o objetivo da ação foi estimular a regularização dos prestadores de serviços turísticos, junto ao Cadastur, na categoria Acampamentos Turísticos.



A ação contou com o envolvimento de cinco agentes fiscais, tendo como base a listagem da RFB na qual constam 984 prestadores de serviços turísticos na categoria "Acampamentos Turísticos", com o CNAE 55.90-6-02 – Campings (como classificação principal). Desta listagem, inicialmente, foi realizada uma triagem, excluindo as empresas em situação "baixada" (26 prestadores), "inapta" (49 prestadores) ou identificadas "associações" (6 prestadores), restando 903 prestadores identificados como acampamentos turísticos sem registro no Cadastur.

Em seguida, foi encaminhado um e-mail de sensibilização a estes prestadores para informar sobre a necessidade e os benefícios do Cadastur, e foi concedido um prazo de 15 dias a princípio para que o empreendimento se regularizasse. Quando esgotado o prazo, foi realizada uma nova triagem na lista da RFB, com pesquisa mais aprofundada sobre a efetiva atuação das empresas no ramo de turismo, considerando os 903 prestadores identificados no primeiro filtro, por meio de pesquisas na internet e ligações. Depois disso, foi possível excluir aqueles que não atuam ou estão fechados (508 prestadores) ou que mudaram de ramo ou CNAE (46 prestadores), restando 349 prestadores sem cadastro.

A próxima etapa consistiu no encaminhamento de um segundo e-mail de sensibilização aos empreendimentos que restaram em situação ativa, porém que permaneciam sem cadastro, sendo concedido outro prazo de 15 dias para que pudessem regularizar a situação junto ao Cadastur. Quando finalizado o segundo prazo, as agentes fiscais realizaram nova consulta ao Cadastur para verificar a regularidade das empresas, observando que dos 349 prestadores, 110 estavam em situação regular e 239 ativos sem cadastro.

Após a ação de sensibilização da CGST, foram abertos processos administrativos para notificação das empresas que estão, atualmente, ativas na RFB e sem cadastro.

Na tabela abaixo, encontra-se uma síntese dos dados apresentados.

Tabela 4: Status dos prestadores de serviços turísticos na categoria Acampamentos Turísticos após a sensibilização.

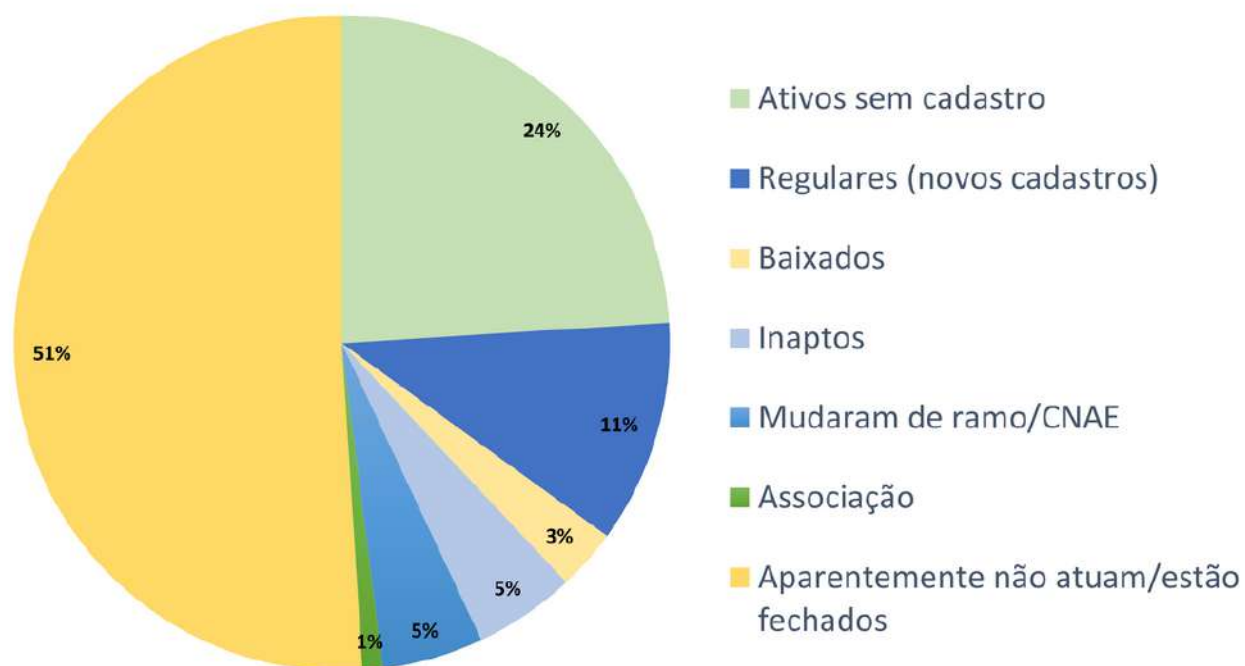
ACAMPAMENTOS TURÍSTICOS	APÓS SENSIBILIZAÇÃO
Ativos sem cadastro	239
Regulares (novos cadastros)	110
Baixados	26
Inaptos	49
Mudaram de ramo/CNAE	46
Associação	6
Aparentemente não atuam/estão fechados	508
Total	984

Fonte: MTur.



Gráfico 1: Dados dos acampamentos turísticos após a sensibilização.

Acampamentos Turísticos Após a sensibilização



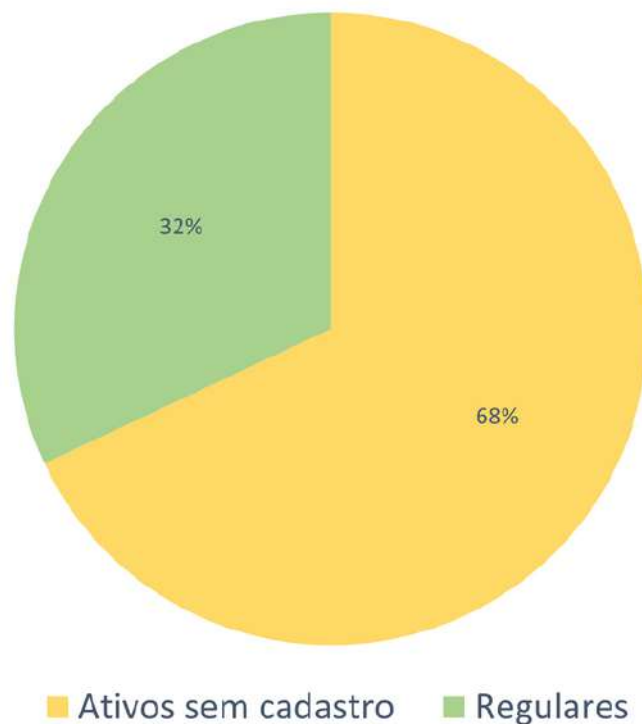
Fonte: MTur.

Em 31 de dezembro de 2021, foram encontrados 465 (quatrocentos e sessenta e cinco) “acampamentos turísticos” com cadastro no Cadastur, enquanto, em 28 de junho de 2022, foi encontrado o quantitativo de 632 (seiscentos e trinta e dois) empreendimentos. Quando comparados os dados, observa-se um aumento de cerca de 36% de registros dessa atividade no período em que houve a ação de sensibilização junto ao segmento.



Gráfico 2: Situação atual dos cadastros de acampamentos turísticos ativos após a sensibilização.

Acampamentos Turísticos



Fonte: MTur.

Estruturas de Apoio

De acordo com representantes do caravanismo e campismo, também há a necessidade de implantar e aumentar a disponibilidade de estruturas de apoio, em vista do crescimento dos segmentos, em rodovias, especialmente em trechos turísticos, e em parques nacionais.

Assim, em um primeiro momento, verificou-se nas concessões de rodovias a viabilidade de compromissos de concessionárias em criarem estruturas de apoio aos caravanistas. Conforme abordado no Capítulo 1, no Brasil, existe a Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, e a Portaria nº 1.343, de 02 de dezembro de 2019, que trata dos pontos de parada e descanso e estabelece as condições mínimas para estas instalações, respectivamente.



Créditos: DNIT

De acordo com o art. 9º da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, será de livre iniciativa a implantação destes locais de repouso e descanso. Além disso, o art. 10 da referida Lei estabelece que o poder público deve adotar medidas – incluindo o apoio e incentivo – para a ampliação da disponibilidade pontos de parada e descanso, incluindo (i) a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação; (ii) a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; (iii) a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei; (iv) a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais; (v) a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Todavia, conforme indicado no Capítulo 1, deve-se ressaltar que os Pontos de Parada e Descanso tem como objetivo atender a Lei dos Caminhoneiros, sendo, portanto, os Pontos de Apoio ao Viajante propostos pelo Ministério do Turismo os locais indicados para prestar apoio aos turistas que optam por viagens rodoviárias, como caravanistas e campistas.

Em um segundo momento, o GT buscou verificar nas concessões de serviços de apoio à visitação nos Parques Nacionais a previsão de estruturas de apoio para campistas e caravanistas. Neste contexto, no âmbito do Projeto de Promoção do Turismo, Patrimônio e Economia Criativa, o Ministério do Turismo, por meio de Projeto de Acordo de Cooperação (PRODOC-SE), em parceria com a Organização das Nações Unidas para Educação, Ciências e Cultura (UNESCO); o Ministério do Meio Ambiente (MMA); o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio); e o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia (ME), foi realizada a contratação de estudos técnicos a fim de subsidiar potenciais parcerias com a iniciativa privada para a exploração de atividades de visitação voltadas à educação ambiental, à preservação e conservação do meio ambiente, ao turismo ecológico, à interpretação ambiental e à recreação em contato com a natureza.

Foram contratados estudos para quatro parques nacionais, são eles:

- Parque Nacional de Jericoacoara, no estado do Ceará;
- Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, no estado do Maranhão;
- Parque Nacional da Chapada dos Guimarães, no estado de Mato Grosso; e
- Parque Nacional da Serra da Bodoquena, no estado de Mato Grosso do Sul.

Os trabalhos realizados, entre outras informações, forneceram um diagnóstico e projeto conceitual de engenharia, arquitetura e transporte desenvolvido por consultorias especializadas, apresentando as estruturas de apoio à visitação que embasaram o desenvolvimento da modelagem técnica e operacional dos serviços de visitação, com foco nas atividades e nos produtos que poderão ser ofertados, indicando as intervenções de infraestrutura necessárias e a proposição de soluções técnicas viáveis.



No que se refere aos segmentos de caravanismo e campismo, os documentos indicam a possibilidade de áreas de camping e *glamping* [2], bem como infraestrutura de apoio – como lanchonete, restaurante, copa, postes elétricos coletivos e vestiários/banheiros compartilhados por sexo – e a de comercialização/aluguel de equipamentos de apoio às práticas. A seguir, são apresentados os resultados do levantamento realizado pelo GT.

Tabela 5: Levantamento da possibilidade de estruturas de apoio para campistas e caravanistas nas concessões de parques nacionais.

PARQUE NACIONAL	CAMPING	GLAMPING	ESTACIONAMENTO	OBSERVAÇÃO
Jericoacoara	-	X	X	Vagas rotativas para visitantes com veículos utilitários
Lençóis Maranhenses	X	X	-	Vagas rotativas para visitantes com veículos utilitários
Chapada dos Guimarães	X	X	X	Vagas rotativas para visitantes com veículos utilitários
Serra da Bodoquena	X	X	X	Vagas rotativas para visitantes com veículos utilitários

Fonte: MTur.

Cabe pontuar que no Ministério do Turismo, os processos de concessão da exploração dos serviços turísticos têm sido tratados e acompanhados pela Coordenação-Geral de Aproveitamento Turístico de Ativos de Domínio Público (CGAP).

Após a entrega dos estudos, as próximas etapas têm sido conduzidas pelo MMA e ICMBio juntamente com o BNDES, contratado para elaborar o edital. Até o presente momento, a minuta dos editais para os parques nacionais de Jericoacoara e da Chapada dos Guimarães foi apresentada a sociedade e submetida à consulta e, na sequência, foi enviada para o Tribunal de Contas da União que analisará o documento e poderá indicar ajustes e reformulações.

Cumpridas estas etapas, os editais serão publicados e os ganhadores do processo de licitação deverão observar os critérios obrigatórios e facultativos indicados no contrato que pode ou não contemplar as estruturas de apoio indicadas nos estudos.

[2] O termo *glamping* refere-se a nova tendência de hospedagem em plena expansão, que resulta da combinação de *glamour* e *camping*, ou seja, acampar com glamour. Esses espaços proporcionam a prática do campismo com mais conforto para os usuários. Além disso, as estruturas podem ser removidas, desmontadas e feitas com material leve.



Legislação

Em algumas cidades, foram relatados por associações, empreendedores e praticantes do campismo e caravanismo a existência de regramentos e restrição à circulação e ao estacionamento de veículos de recreativos (reboque, motorhome e trailer) em áreas urbanas, onde encontram-se os atrativos turísticos e grande parte das estruturas e serviços de apoio. A exemplo, foi citada Lei Complementar nº 1.146, de 17 de dezembro de 2021, que dispõe sobre o “Turismo de um Dia”, cria o “Turista Legal”, e dá outras providências no âmbito do Programa Turismo Legal, do município de Santos, no estado de São Paulo.

A legislação supracitada estabelece a obrigatoriedade de cadastro no Sistema Informatizado de Turismo (SISTUR) com, no mínimo, 3 (três) dias de antecedência da data do evento de interesse, para acesso à cidade quando for realizado por meio de vans, microônibus, ônibus, motorhome, trailers e similares ou veículos cuja capacidade seja superior a 10 (dez) pessoas, conforme descrito no Código Brasileiro de Trânsito. Ainda fica indicado que a realização do cadastro não isenta os veículos de possuírem, se for o caso, as devidas licenças e demais autorizações dos órgãos reguladores de transporte de passageiros. Após o cadastramento, Secretaria Municipal de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo – SEECTUR emitirá a Permissão Especial de Tráfego – PET que autorizada a circulação e a identidade visual que deve ser fixada no para-brisa dianteiro do veículo, permanecendo desde sua entrada no perímetro urbano de Santos até a sua saída.

Em vista do caso supracitado, o GT considerou o trabalho de identificação e análise de leis e normativos que tratam da restrição e/ou proibição do trânsito e do estacionamento de veículos recreativos em áreas urbanas, realizado pela Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística, a fim de subsidiar futuras iniciativas e orientar o setor público, a iniciativa privada e os praticantes para oferecer condições adequadas e favoráveis ao desenvolvimento do caravanismo e campismo.

A metodologia adotou como recorte a Região Sul, na qual se identificou grande número de praticantes e fabricantes de veículos recreativos. Em consonância com a metodologia proposta pelo LabTrans/UFSC e tratada no Capítulo 1, optou-se por considerar apenas os municípios que compõem as quatro Rotas Turísticas Estratégicas existentes na Região Sul, a saber: Serra-Mar Catarinense; Serra Gaúcha; Corredor Iguaçu; e Porto Alegre e Missões, totalizando 33 municípios.

Para o levantamento de leis e normativos, foram consultados sítios eletrônicos oficiais das prefeituras municipais e pesquisados resultados para as palavras-chaves “motorhome”, “trailer” e “reboque”. Como resultado, observou-se que apenas 10 dos 33 municípios, possuem uma ou mais legislações que contém, pelo menos, uma das palavras-chaves, conforme apresentado na tabela abaixo.



Tabela 6: Ocorrência de leis e normas relacionadas à restrição e/ou proibição do trânsito e do estacionamento de veículos recreativos em áreas urbanas.

ROTA TURÍSTICA ESTRATÉGICA	UF	MUNICÍPIO	MOTORHOME	TRAILER	REBOQUE	ESTACIONAMENTO
Corredor do Iguaçu	PR	Curitiba	-	-	-	-
	PR	Morretes	X	X	-	-
	PR	Paranaguá	-	X	-	-
Serra Gaúcha	RS	Gramado	-	-	-	-
	RS	Canela	-	-	-	-
	RS	Nova Petrópolis	-	-	-	-
	RS	Bento Gonçalves	-	-	-	-
	RS	São Francisco de Paula	-	-	-	-
	RS	Garibaldi	-	-	-	-
	RS	São José dos Ausentes	-	-	-	-
	RS	Jaquirana	-	-	-	-
	RS	Cambará do Sul	-	-	-	-
Porto Alegre e Missões	RS	Porto Alegre	-	-	-	-
	RS	São Miguel das Missões	-	-	-	-
Serra-Mar Catarinense	SC	Florianópolis	X	X	-	-
	SC	Lages	X	-	-	-
	SC	São Joaquim	-	-	-	-
	SC	Urubici	-	-	-	-
	SC	Palhoça	-	-	-	-
	SC	Garopaba	X	X	X	-
	SC	Imbituba	-	X	-	-
	SC	Laguna	-	X	-	-
	SC	Balneário Camboriú	-	-	-	-
	SC	Bombinhas	X	X	-	-
	SC	Penha	-	-	-	-
	SC	Porto Belo	-	X	-	-
	SC	Blumenau	-	-	-	-



ROTA TURÍSTICA ESTRATÉGICA	UF	MUNICÍPIO	MOTORHOME	TRAILER	REBOQUE	ESTACIONAMENTO
Serra-Mar Catarinense	SC	Brusque	-	-	-	-
	SC	Itajaí	-	-	-	-
	SC	Timbó	-	-	-	-
	SC	Pomerode	-	-	-	-
	SC	São Francisco do Sul	-	X	-	-
	SC	Joinville	-	-	-	-

Fonte: MTur.

Ao todo, foram encontradas 17 leis e normas e, a partir da leitura destas, constatou-se que:

- Um município possui legislação que estabelece condições, restrições e providências para enfrentamento da pandemia de COVID-19;
- Um município possui zoneamento do uso e ocupação do solo que considera áreas de estacionamento de trailer e motorhome;
- Quatro municípios possuem Código de Obras e diretrizes construtivas para campings;
- Um município possui legislação relacionada ao ordenamento da paisagem urbana que trata da fixação de anúncios em trailers e carretas;
- Três municípios possuem legislações que tratam da restrição e/ou proibição de trânsito e estacionamento de veículos, incluindo reboque, trailer e motorhome, em áreas urbanas;
- Seis municípios possuem outras legislações que contém uma ou mais palavras-chaves, porém os termos não coincidem com o sentido empregado neste relatório ou não são pertinentes ao tema.

Além destes desafios, os representantes dos segmentos de caravanismo e campismo evidenciaram a necessidade de desenvolvimento de aplicativos e a digitalização de serviços. Neste sentido, o GT considerou que a criação de aplicativos para os segmentos poderia contribuir para (i) a divulgação de informações e legislações pertinentes aos praticantes; (ii) a possibilidade de mapear e compartilhar uma rede de estabelecimentos, estruturas de apoio e serviços; (iii) a geração de dados; e (iv) a realização de parcerias.



Créditos: DNI.

CAPÍTULO 4

CORREDOR BIOCEÂNICO

O Corredor Bioceânico consiste em uma rota/ligação que perpassa o Brasil – nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul -, o Paraguai, a Argentina e o Chile, conectando o Oceano Pacífico e o Atlântico. Além da importância econômica atrelada ao intercâmbio comercial [3], também demonstra potencial para o desenvolvimento do turismo rodoviário, alinhado à tendência do turismo de proximidade, o turismo na América Latina e o crescimento das práticas de campismo e caravanismo.

Figura 9: Corredor Bioceânico.



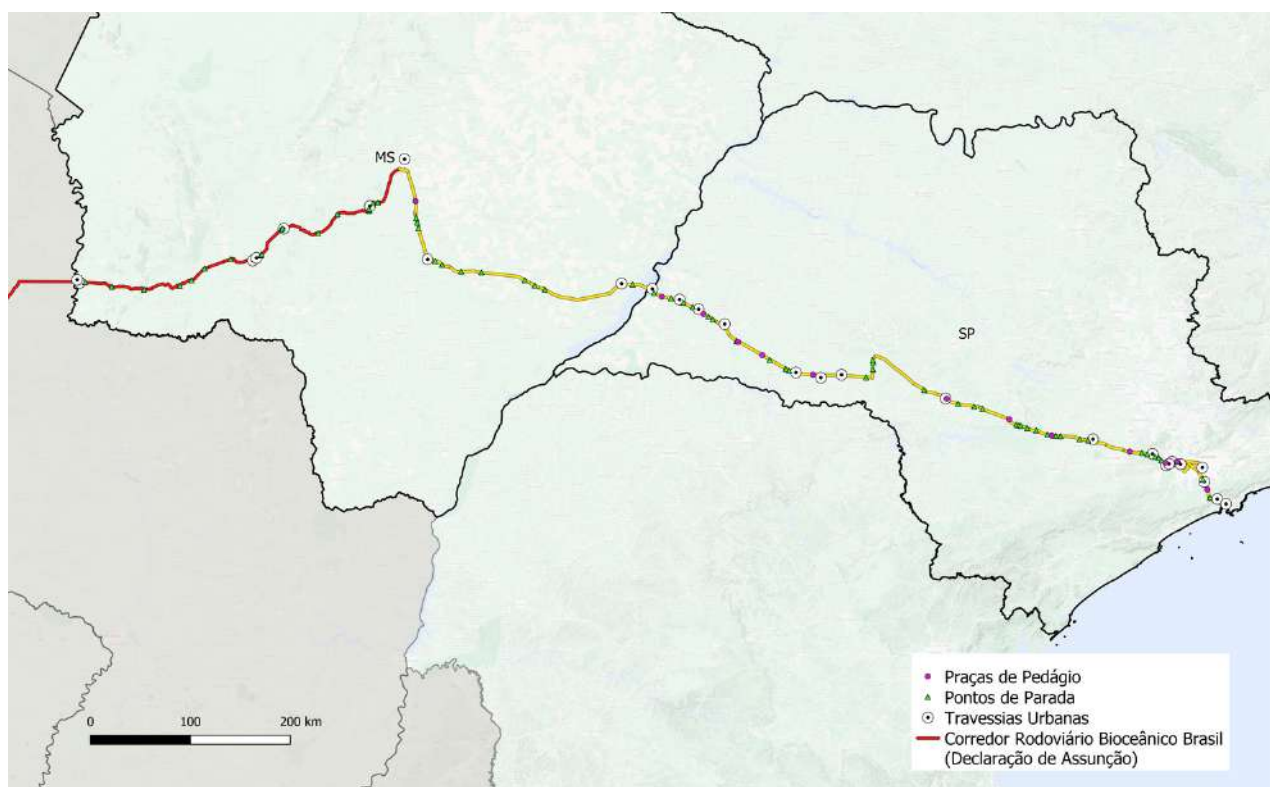
Fonte: MTur.

[3] Corredor Bioceânico: integrando a América do Sul. Disponível em: <https://corredorbioceanico.org/pb/>. Acesso em: 20 jul 2022.



Neste contexto, o GT buscou compreender as potencialidades do Corredor Bioceânico para o desenvolvimento do turismo rodoviário, incluindo a implantação de Pontos de Apoio ao Viajante e o desenvolvimento/aproveitamento de destinos turísticos próximos por meio do turismo de proximidade. Com o apoio do LabTrans/UFSC, foram mapeadas as praças de pedágio; pontos de parada; locais com potencial para a implementação/melhoria da infraestrutura dos Pontos de Apoio ao Viajante; e trechos de travessia urbana – considerando que nestes trechos já existiria a disponibilidade de estruturas e serviços de apoio e proporcionado um definir intervalo/distanciamento entre os PAVs – e, todos dentro do País. Além disso, foi possível observar que grande parte destes pontos existentes se encontram no estado de São Paulo.

Figura 10: Praças de pedágio, pontos de parada e travessias urbanas existentes ao longo do Corredor Bioceânico.



Fonte: MTur.

No que se refere ao turismo de proximidade, buscou-se identificar os principais destinos turísticos dentro do *buffer* de 300 km, considerando o Mapa do Turismo (2019-2021), que podem proporcionar estrutura de apoio aos viajantes, mas também melhorar o desempenho turístico, devido ao fluxo de turistas proveniente do corredor. Ademais, foram identificados os principais parques nacionais e estaduais próximos ao corredor, como o Geoparque Bodoquena-Pantanal, o Parque Estadual da Serra do Mar e o Parque Estadual do Alto Ribeira, tendo em vista que as práticas de campismo e caravanismo estão diretamente relacionadas com o turismo de natureza.

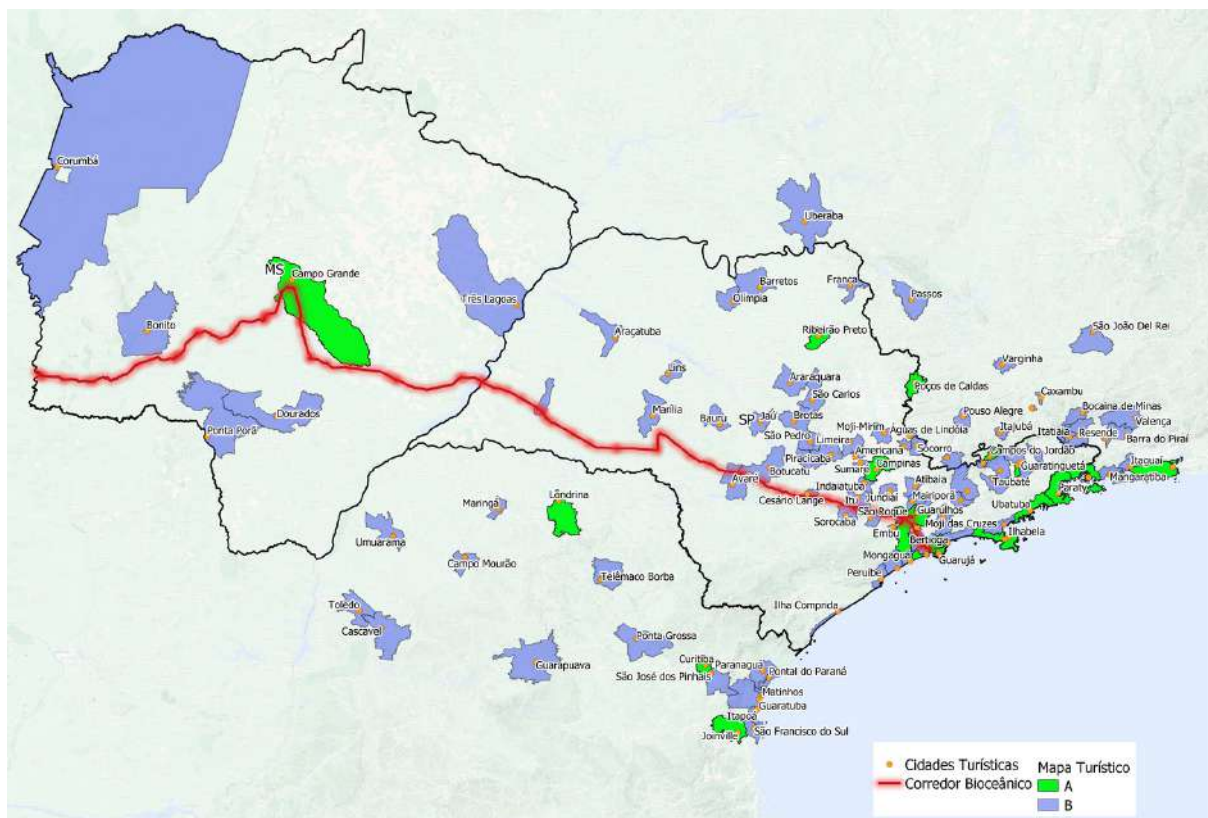


Figura 11: Área de influência (300 km) do Corredor Bioceânico, considerando o Turismo de Proximidade.



Fonte: LabTrans/UFSC e MTur.

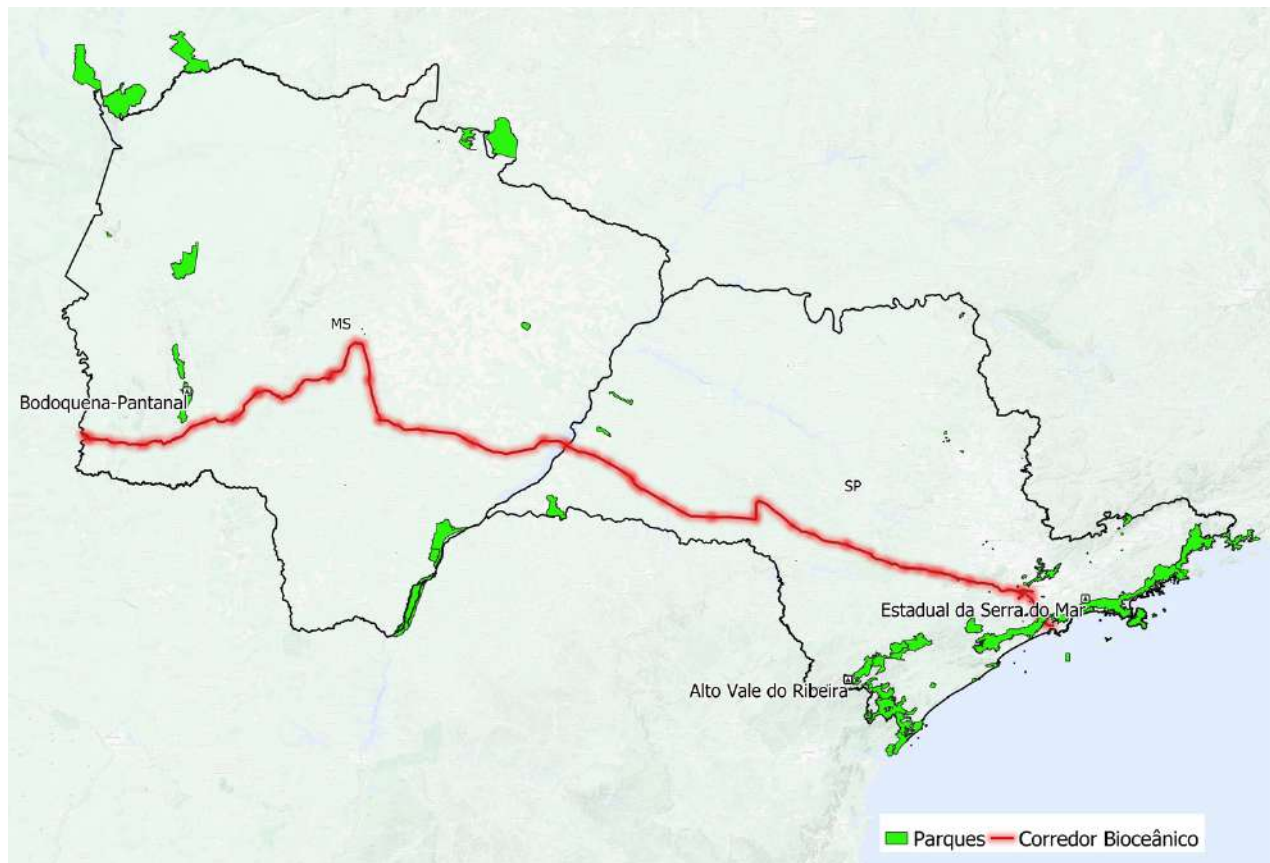
Figura 12: Municípios das categorias A e B do Mapa do Turismo (2019-2021) sob influência do Corredor Bioceânico.



Fonte: LabTrans/UFSC e MTur.



Figura 13: Parques sob influência do Corredor Bioceânico.



Fonte: LabTrans/UFSC e MTur.

O turismo náutico de navegação interna, conforme evidenciado no relatório do Grupo Técnico – GT Turismo pelas Águas, somado ao turismo de pesca apresentam-se como segmentos em crescimento e passíveis de serem integrados com o turismo rodoviário. Assim, foram levantadas também as principais massas d’água dentro do buffer de 300 km, dentro do território brasileiro, como o Rio Paraguai, a Represa Porto Primavera, o Rio Paraná, o Rio Grande e a Baía de Santos.



Figura 14: Massas d'água sob influência do Corredor Bioceânico.



Fonte: LabTrans/UFSC e MTur.

Além disso, no âmbito do GT, foram acolhidas as pautas e tratativas realizadas pela Coordenação do Corredor Rodoviário Bioceânico do Ministério das Relações Exteriores (MRE). Como resultado, foi realizada reunião, em novembro de 2021, entre representantes do MTur, do MRE, da Argentina, do Chile, do Paraguai e do Uruguai para tratar da estruturação dos Pontos de Apoio ao Viajante ao longo do Corredor Bioceânico e os impactos no turismo dos países do Mercosul.

Durante a reunião, a Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística apresentou as diretrizes e projeto conceitual para os PAVs. Além disso, foram comentadas a necessidade de os governos estimularem (i) a capacitação no idioma espanhol dos prestadores de serviços turísticos ao longo do Corredor Bioceânico; (ii) a divulgação de atrativos e destinos turísticos; e (iii) as facilidades para trânsito de pessoas e veículos. Como encaminhamentos, foi proposta a realização de seminário internacional com representantes dos países supracitados e atores do caravanismo e campismo para aprofundamento do tema, bem como a criação de um GT Internacional.

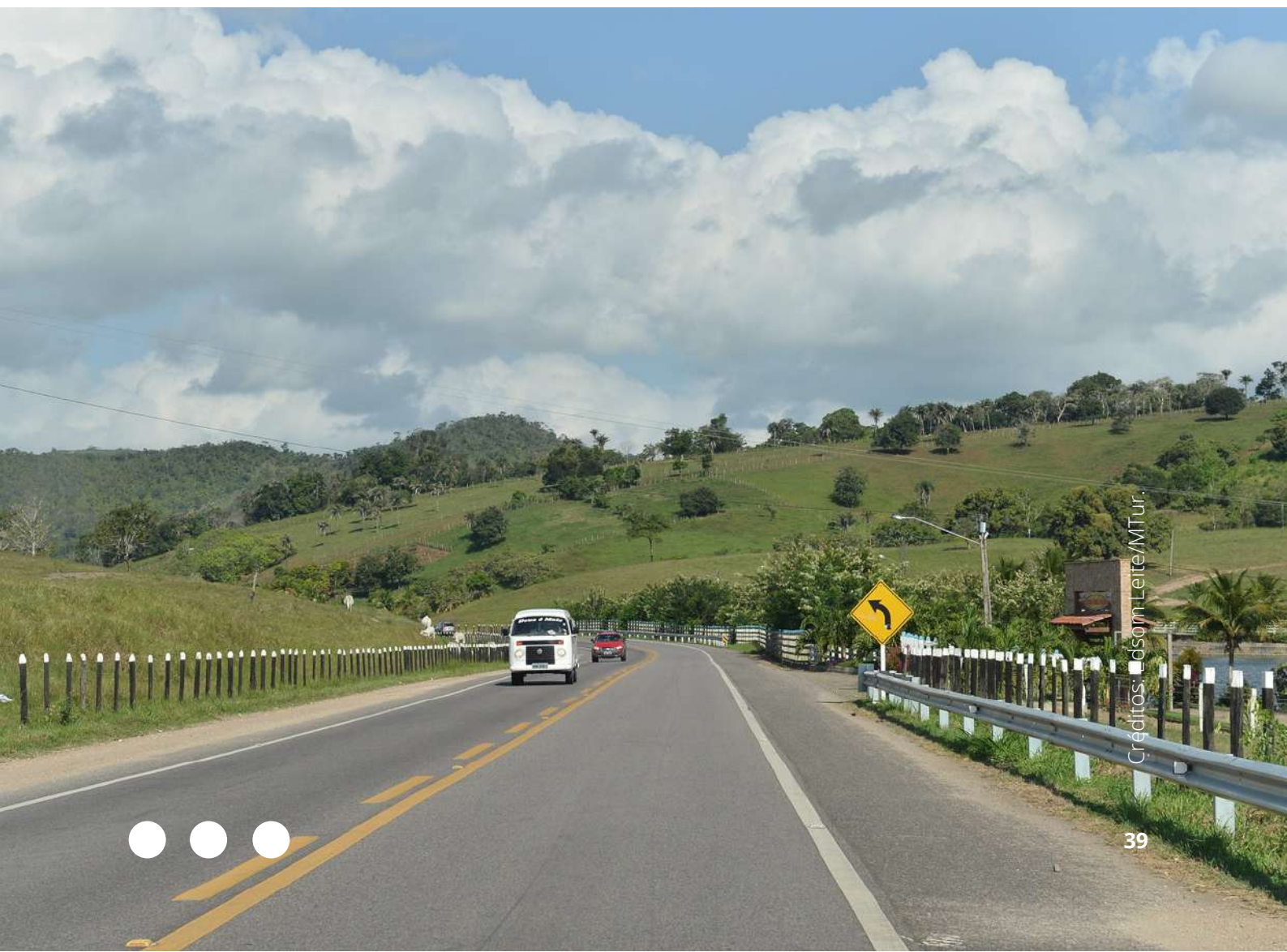


CAPÍTULO 5

ENCAMINHAMENTOS SUGERIDOS PELO GRUPO TÉCNICO

Sugestão de encaminhamentos

- Que o Ministério das Relações Exteriores com o apoio do Ministério do Turismo inicie as tratativas para a criação de Grupo Técnico Internacional do Corredor Bioceânico;
- Que a Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões realize Seminário Internacional, no âmbito do Fórum MOB-Tur, para tratar do Corredor Bioceânico.



REFERÊNCIAS

BRASIL. BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 1:** Levantamento Bibliográfico, Avaliação da Atual Situação Legislativa e Regulatória e Diagnóstico de Rotas Prioritárias para o Transporte Turístico de Passageiros Inclusive com Potencial de Exploração pelo Setor Privado. Florianópolis: LabTrans, jan. 2021a. 286 p. [.pdf].

BRASIL. BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 2:** Levantamento de Informações in loco das Rotas Prioritárias, Diagnóstico das Infraestruturas Aeroportuária e Ferroviária, Proposta de Investimentos em Infraestrutura Viária e Desenvolvimento de Piloto para Base Georreferenciada com os Elementos de Infraestrutura das Rotas. Florianópolis: LabTrans, mai. 2021b. 776 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 3:** Levantamento, Caracterização e Análise das Infraestruturas Existentes para o Transporte Turístico em 24 Rotas Estratégicas. Florianópolis: LabTrans, jun. 2021. 785 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 4:** Relatório contendo os diagnósticos realizados e análise estratégica nas metas 5, 6, 7 e 8. Florianópolis: LabTrans, set. 2021. 1488 p. [.pdf].



APÊNDICE



- 1. Serviços, conveniência, gastronomia, entretenimento e cultura
- 2. Estacionamento para carros e motocicletas
- 3. Guarita
- 4. Hospedagem
- 5. Área para motorhome

- 6. Área comuns (banheiros, cozinha, lavanderia etc.)
- 7. Parque infantil
- 8. Estacionamento para caminhões
- 9. Posto de combustível, borracharia, limpeza e acessórios automotivos

- 10. Ponto de Parada e Descanso para caminhoneiros
- 11. Estacionamento para ônibus
- 12. Faixa de desaceleração
- 13. Faixa de aceleração



Fonte: Elaboração própria. Este projeto conceitual tem caráter meramente ilustrativo.

PARA MAIS INFORMAÇÕES, ENTRE EM CONTATO PELO E-MAIL:
MOBILIDADE@TURISMO.GOV.BR

