

ESTUDOS E PESQUISAS RELACIONADOS AO PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE TURÍSTICO NO BRASIL

PRODUTO 6: DIRETRIZES PARA O ESTABELECIMENTO DE POLÍTICAS
PÚBLICAS INTEGRADAS PARA A MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICAS



ESTUDOS E PESQUISAS RELACIONADOS AO PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE TURÍSTICO NO BRASIL

PRODUTO 6: DIRETRIZES PARA O ESTABELECIMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS
INTEGRADAS PARA A MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICAS

FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DO TURISMO

Ministro – Carlos Alberto Gomes de Brito

Secretário Executivo – Marcos José Pereira

Secretário Executivo Adjunto – José Medeiros Nicolau

Secretária Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões

– Débora Moraes da Cunha Gonçalves

Diretor do Departamento de Ordenamento, Parcerias e Concessões

– Ronei Alcantara da Fonseca

Coordenador-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística Substituto

– Matheus Ribeiro Linhares

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Reitor – Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

Vice-Reitora – Cátia Regina Silva de Carvalho Pinto, Dra.

Diretor do Centro Tecnológico – Edson Roberto de Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil – Wellington Longuini Repette, Dr.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Coordenador Geral – Wellington Longuini Repette, Dr.

Coordenador do TED na UFSC – Wellington Longuini Repette, Dr.

Coordenador da Equipe de Transporte de Passageiros e Mobilidade Urbana

– Rodolfo Nicolazzi Philippi, M.Sc.

Coordenador da Equipe de Transporte e Logística – Fabiano Giacobbo, Dr.

Equipe Técnica

Andrés Felipe Idrobo Samboni

Marcus Vinicius Bezerra Inácio Britez

Melissa Maria Santos Braga

Victor Marques Caldeira

Apoio Técnico e Administrativo

Daniela Vogel

Sisto Faraco Junior

Marciel Manoel dos Santos

Violeta de Senna Pereira Aranda

Equipe de Revisão e Design

Angel Gabriela B. Zamparette

David Henequim

Diego Rodrigues Lopes

Flávia Minatto

Gabriela Lemos

Kétlen Daldegan

Manoela Santos

Pedro Albino Mezzari

Rubia Graziela Steiner Baldomar

APRESENTAÇÃO

O presente relatório atende ao *Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 001/2020* – firmado entre o Ministério do Turismo (MTur) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que contempla a realização de estudos e de pesquisas relacionados ao planejamento do transporte turístico no Brasil.

O objetivo do trabalho consiste na proposta de *Plano de Ação para a Mobilidade e Conectividade Turísticas* no Brasil e que possibilite gerar empregos e renda em curto e médio prazos. Para consecução do objetivo, o trabalho está estruturado em oito objetivos específicos, desdobrados em metas, a saber:

- I. Objetivo 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.
 - a Meta 1 – Levantamento bibliográfico e documental sobre legislação, estudos e planos para o setor.
 - b Meta 2 – Avaliação criteriosa da atual situação legislativa e regulatória.
 - c Meta 3 – Caracterização das informações existentes de seis rotas.
 - d Meta 4 – Levantamento de informações *in loco* de seis rotas turísticas selecionadas.
 - e Meta 5 – Diagnóstico da infraestrutura aeroportuária de transportes existentes das rotas selecionadas.
 - f Meta 6 – Identificação de potencial do transporte ferroviário turístico das rotas selecionadas.
 - g Meta 7 – Propostas de investimentos em infraestrutura viária das rotas selecionadas.
 - h Meta 8 – Desenvolvimento de piloto para a base de dados georreferenciados dos elementos de infraestrutura em uma das rotas selecionadas.
- II. Objetivo 2 – Avaliação e diagnóstico da infraestrutura de transportes, com viés turístico, existente nas 30 rotas estratégicas.
 - a Meta 1 – Levantamento e estruturação da infraestrutura de transportes existentes.
 - b Meta 2 – Diagnóstico da infraestrutura aeroportuária de transportes existentes, destacando as situações de integração entre outros modos de transporte (conectividade aeroportuária).
 - c Meta 3 – Diagnóstico da infraestrutura e dos serviços dos terminais rodoviários interestaduais, intermunicipais e urbanos.
 - d Meta 4 – Diagnóstico das rodovias, das estradas vicinais e dos pontos de apoio.
 - e Meta 5 – Estudo conceitual voltado à concepção e à implementação de *Ruas Turísticas Completas no Brasil*.

- f** Meta 6 – Diagnóstico do transporte ferroviário turístico existente.
 - g** Meta 7 – Diagnóstico da estrutura e dos serviços aquaviários existentes e/ou com potencial turístico.
 - h** Meta 8 – Análise estratégica comparativa, possibilitando o estabelecimento de indicadores para subsidiar o planejamento da mobilidade e da conectividade turísticas.
- III.** Objetivo 3 – Desenvolvimento de base de dados georreferenciados com os principais elementos de infraestrutura e as informações das 30 rotas turísticas.
 - a** Meta 1 – Definição dos elementos integrantes da base.
 - b** Meta 2 – Coleta e sistematização de informações.
 - c** Meta 3 – Desenvolvimento da base de dados georreferenciados.
- IV.** Objetivo 4 – Diretrizes para o estabelecimento de políticas públicas integradas para a mobilidade e conectividade turísticas.
 - a** **Meta 1 – Estrutura do Plano de Ação.**
 - b** **Meta 2 – Planejamento do Setor Aeroportuário.**
 - c** **Meta 3 – Planejamento do Setor Rodoviário.**
 - d** **Meta 4 – Planejamento do Setor de Mobilidade Urbana.**
 - e** **Meta 5 – Planejamento do Setor Ferroviário.**
 - f** **Meta 6 – Planejamento do Setor Hidroviário.**
- V.** Objetivo 5 – Estabelecimento de estratégia de integração multimodal.
 - a** Meta 1 – Levantamento bibliográfico para caracterização dos conceitos de “cidades-âncoras” e de “cidades-satélites” para a mobilidade e a conectividade turísticas do Brasil.
 - b** Meta 2 – Panorama da intermodalidade de transportes, a partir de cidades-âncoras identificadas.
 - c** Meta 3 – Diretrizes para otimização da integração multimodal dos sistemas de transporte.
 - d** Meta 4 – Proposição de critérios e de ferramentas para orientação de municípios.
- VI.** Objetivo 6 – Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turística.
 - a** Meta 1 – Sistematização de base de dados de origem-destino consolidada.
 - b** Meta 2 – Elaboração do Plano Diretor.
- VII.** Objetivo 7 – Apoio técnico e capacitação aos setores públicos locais e às entidades privadas ligadas ao turismo.
 - a** Meta 1 – Identificação de público-alvo.
 - b** Meta 2 – Estabelecimento de conteúdos e de ferramentas de aplicação.

O presente documento consiste no Produto 6, que contempla o desenvolvimento de todas as metas do Objetivo 4, destacadas anteriormente.

SUMÁRIO

1	Estrutura do Plano de Ação (Meta 1)	6
1.1	Introdução.....	7
1.2	Estratégias.....	8
1.2.1	Programa de Regionalização do Turismo (PRT)	9
1.2.2	<i>Clusters</i> turísticos	9
1.2.3	Retomada do turismo.....	10
1.2.4	Sustentabilidade e acessibilidade	11
1.3	Eixos e diretrizes.....	12
1.3.1	Eixo 1 – Políticas públicas e planejamento intersetorial.....	13
1.3.2	Eixo 2 – Desenvolvimento regional.....	15
1.3.3	Eixo 3 – Infraestrutura e serviços	16
1.3.4	Eixo 4 – Inovação tecnológica	21
1.3.5	Eixo 5 – Capacitação	22
1.3.6	Eixo 6 – Comunicação.....	23
1.4	Considerações sobre o Plano de Ação	24
2	Planejamento do setor aeroportuário (Meta 2).....	25
3	Planejamento do setor rodoviário (Meta 3)	27
4	Planejamento do setor de mobilidade urbana (Meta 4).....	31
5	Planejamento do setor ferroviário (Meta 5).....	34
6	Planejamento do setor hidroviário (Meta 6)	37

1 ESTRUTURA DO PLANO DE AÇÃO (META 1)

Esta meta visa propor a elaboração de um *Plano de Ação para a Mobilidade e Conectividade Turísticas* em desenvolvimento. Nesse sentido, foi realizado um levantamento de diversas fontes, selecionando os dispositivos estratégicos mais recentes que impactam a mobilidade turística, para a consolidação de premissas que orientem o estabelecimento de eixos, de diretrizes e de focos de atuação para o setor.

Foram analisados os documentos dispostos na Figura 1.

Figura 1 – Instrumentos analisados para elaboração do Plano de Ação





Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Após o reconhecimento das principais estratégias utilizadas pelos órgãos responsáveis no desenvolvimento dos setores do turismo e dos transportes, estas foram elencadas e desdobradas em propostas para a mobilidade e a conectividade turísticas. As estratégias foram aperfeiçoadas por meio do planejamento participativo que ocorreu entre as diferentes secretarias do MTur, sob a coordenação da equipe técnica deste TED, no formato de uma oficina realizada em meio virtual. Os resultados desse processo são abarcados nas seções a seguir, na forma das estratégias utilizadas para a consolidação do *Plano de Ação*, que se sucederam em eixos, diretrizes, focos de atuação e propostas de ação para a mobilidade e a conectividade turísticas brasileiras.

A função desse esforço é alinhar estratégias dos setores fundamentais à mobilidade e à conectividade turísticas, de forma a elucidar suas intersecções e embasar um trabalho conjunto e factível, com vistas ao desenvolvimento do turismo brasileiro.

1.1 INTRODUÇÃO

O MTur tem como missão institucional fortalecer o setor do turismo no Brasil, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social, gerando trabalho, emprego, renda e receitas públicas. Sua visão estratégica diz respeito a ser referência em políticas públicas que sejam inovadoras, competitivas e sustentáveis na América Latina até 2030, promovendo e divulgando institucionalmente o setor em âmbito nacional e internacional.

No MTur, a Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística (CGMob) é a área responsável por definir diretrizes, políticas, objetivos e metas para formular, implementar, fomentar, monitorar e avaliar planos, programas, projetos e ações relacionados à melhoria da mobilidade e à conectividade, na esfera do turismo, com a integração dos modais de transporte (BRASIL, 2020b).

No âmbito da CGMob, há o objetivo de proporcionar mobilidade e conectividade de infraestrutura integrada e confiável para o deslocamento seguro e eficiente de pessoas, com vistas ao aumento do turismo nacional e à competitividade internacional; além de incentivar e de aumentar a acessibilidade, a conectividade, a eficiência e o desenvolvimento da rede de transportes brasileira, para que estes se apresentem efetivamente como uma alternativa logística para o turismo do País.

1.2 ESTRATÉGIAS

Com a finalidade de propor diretrizes para o estabelecimento de políticas públicas integradas para o desenvolvimento da mobilidade e da conectividade turísticas, estabeleceram-se estratégias a partir das ações desempenhadas pela CGMob/MTur e suas funções institucionais.

Ressalta-se que, de acordo com a Portaria MTur nº 632, de 14 de setembro de 2020, o termo *mobilidade turística* refere-se à “[...] condição em que se realizam com autonomia os deslocamentos desejados de turistas.” (BRASIL, 2020a, p. 105), enquanto que a *conectividade turística* diz respeito à:

[...] ligação logística, considerando infraestruturas e serviços, entre diversos pontos de interesse turístico, que permite que as viagens sejam realizadas de forma integrada e eficiente, atendendo expectativas de turistas e proporcionando condições para o desenvolvimento econômico da região. (BRASIL, 2020a, p. 105).

A priori, a impossibilidade de locomoção é um dos principais impactos diretos sobre a atividade turística doméstica ou internacional, visto que transporte é um fator essencial para o exercício da atividade: turismo pressupõe deslocamento.

O transporte é usualmente considerado um dos três componentes fundamentais do turismo, juntamente com o produto (ou a oferta) e o mercado turísticos (ou a demanda). Sem os sistemas de transportes, a maioria das formas de turismo não poderia ser executada, e, em alguns casos, a experiência com o transporte é a própria experiência turística (PAGE, 2008). Entende-se, assim, que o transporte, no contexto turístico, pode assumir dois papéis fundamentais, a saber:

- » Transporte *para* o turismo: o deslocamento entre uma origem (núcleo emissor) e um destino (núcleo receptor), entre destinos ou nos limites internos do destino. O transporte como meio para um fim, como utilidade, sendo assim um custo e não um benefício.
- » Transporte *como* turismo: atrativo, em que o transporte é o contexto para o deslocamento, sendo benefício ao invés de custo.

Portanto, para além da melhoria do acesso aos destinos, cabe observar os segmentos e as atividades turísticas que envolvem as estruturas e os serviços de transporte em seu cerne e, também, incluem-se no escopo da mobilidade e da conectividade turísticas, mas não exclusivamente. Destacam-se, como exemplos, o turismo náutico e suas distintas atividades em águas; os trens turísticos e os outros atrativos propiciados pela memória ferroviária; as ruas turísticas dentro das regiões urbanas e o cicloturismo; e o turismo realizado pelas vias rodoviárias, especialmente no contexto pós-pandemia no Brasil, em que o turismo de proximidade¹ se apresenta como tendência crescente, para o qual as rodovias são o principal meio de deslocamento, tanto de passageiros quanto de cargas.

¹ O turismo de proximidade é trabalhado pelo MTur como aqueles deslocamentos para destinos em um raio de até 300 km de distância. Esse padrão aparece como uma das tendências na retomada das atividades turísticas após o período de isolamento e de restrições sanitárias e de mobilidade implementadas devido à pandemia do novo coronavírus, desde 2020 (NASCIMENTO, 2021).

Nessa linha, salienta-se que este estudo adota, por convenção, a partir da bibliografia estudada, o termo *mobilidade e conectividade turísticas* para se referir não apenas às vias de acesso aos destinos e aos atrativos turísticos, mas também às infraestruturas e aos serviços de transportes, e aos segmentos e às atividades turísticas que se derivam ou giram em torno de meios de locomoção.

1.2.1 PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO (PRT)

Outra perspectiva importante deste estudo é que, para uma abordagem mais ampla da mobilidade e da conectividade turísticas do Brasil, as análises avançam de rotas turísticas como objeto de estudo para abranger as estratégias territoriais para o desenvolvimento turístico adotadas pelo MTur (BRASIL, 2022), com foco especial na regionalização do turismo, estabelecida pela Política Nacional de Turismo (Lei nº 11.771/2008).

O PRT foi instituído pela Portaria MTur nº 105, de 16 de maio de 2013, e atualizado pela Portaria MTur nº 41, de 24 de novembro de 2021. De acordo com o recente documento, o programa tem como foco a gestão, a estruturação e a promoção do turismo no País de forma regionalizada e descentralizada, orientando-se pelos seguintes eixos de atuação: gestão descentralizada do turismo; planejamento e posicionamento de mercado; qualificação profissional dos serviços e da produção associada ao turismo; empreendedorismo, captação e promoção de investimentos; infraestrutura turística; informação ao turista; promoção e apoio à comercialização; e monitoramento (BRASIL, 2021).

Salienta-se, no entanto, que as análises realizadas até então para as 30 rotas turísticas estratégicas, sobretudo a comparativa que resultou em diagnósticos (Meta 4 do Produto 4), apoiam e serão amplamente utilizadas nos próximos objetivos deste TED.

1.2.2 CLUSTERSTURÍSTICOS

Dando continuidade ao critério de trabalhar a regionalização e de considerar as rotas turísticas diagnosticadas, vale ressaltar o conceito de *clusters turísticos*, que a literatura desenvolve a partir de estudos e de pesquisas das ciências sociais econômicas ao longo das últimas décadas e que pode fornecer um maior subsídio às políticas públicas. Em sua obra *Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão – Desenvolvimento Regional, Redes de Produção e Clusters*, de 2012, Mário Carlos Beni organiza textos de diversos autores para discorrer sobre políticas públicas e planejamento dos espaços turísticos a partir de conceitos como sustentabilidade e desenvolvimento regional. Os *clusters* turísticos são tratados como instrumentos de apoio ao planejamento.

Os *clusters* estão presentes há tempos dentro da dimensão econômica, representando “[...] concentrações de atividades empresariais em espaços geográficos, constituídos pelas territorialidades estabelecidas pelas redes ambientais sociais e econômicas de determinados setores específicos” (BENI, 2012, p. 517). Rafael Esteve Secall (2002 *apud* BENI, 2012) aborda que a competitividade de indústrias ou de setores se fundamenta na criação de redes empresariais que se relacionam devido às proximidades física, técnica, econômica e social, e estas podem ser analisadas por meio do conceito de agrupamento ou de *cluster*:

Um agrupamento, cluster ou sistema produtivo local, é um conceito perfeitamente transportável às atividades turísticas, apresentando como principais características: proximidade geográfica; proximidade técnico-produtiva; interrelação e interdependência; busca da competitividade; atuação conjunta para criar “climas” propícios à sua atividade; favorecimento à inovação e ao fluxo da informação; organicidade e poder para pressionar a administração pública (SECALL, 2002 apud BENI, 2012, p. 474).

Da mesma forma, para Françoise Carner (2001 *apud* BENI, 2012), o conceito de *cluster* no turismo refere-se à alta integração vertical, horizontal, intersetorial e interdisciplinar que ocorre na atividade turística, em cadeias de produção de escalas nacional e internacional, através e entre as fronteiras, que geram valor agregado em um território específico.

A possibilidade de trabalhar em rede propicia uma maior divulgação da oferta turística, fornece um instrumento adicional para a melhoria da gestão empresarial, bem como da informação relativa ao mercado, permitindo, assim, a geração de valor novo e diferenciado que se incorpora à respectiva cadeia, resultando na ampliação da competitividade do cluster do turismo, a qual, concretamente, se traduzirá na maior rapidez de resposta por parte da oferta turística e na sua maior flexibilidade, conformando fatores competitivos de fundamental e estratégica relevância para a economia de países e regiões receptores de turismo (BENI, 2012, p. 476).

De acordo com a análise de diversos autores, Beni (2012) aponta que os fundamentos da competitividade de um *cluster* são inovação, sustentabilidade e qualidade, e que tais diretrizes são resultados de uma estrutura organizacional ampla, caracterizada pela cooperação e pelo associativismo. Além disso, cada *cluster* produz características próprias, a partir de suas interações específicas com o mercado e para que produza externalidades positivas, sendo “[...] necessário investimento em infraestrutura, recursos humanos e tecnologia” (BENI, 2012, p. 519).

1.2.3 RETOMADA DO TURISMO

O entendimento da conjuntura do turismo e dos transportes mediante as limitações nos deslocamentos impostas pela pandemia do coronavírus é fundamental para o planejamento dos setores, que enfrentam o desafio de retomarem seus desempenhos, repensando suas dinâmicas. Como mencionado por Ribeiro, Bettini e Evy (2021a), a conexão entre transporte e turismo nunca foi tão evidente como durante a pandemia da covid-19.

Conforme o Ministério da Economia (ME), entre as áreas mais impactadas após a decretação da calamidade pública, estão setores diretamente ligados à atividade turística, tais como: o transporte aéreo; o transporte ferroviário e metroferroviário de passageiros; o transporte interestadual e intermunicipal de passageiros, e o transporte público urbano; além de serviços de alojamento; de serviços de alimentação, de atividades artísticas, criativas e de espetáculos (BRASIL, 2020c). Nessa concepção, a aliança nacional Retomada do Turismo instituiu os eixos de atuação e os parâmetros para nortear o desenvolvimento de programas, de projetos e de ações para a retomada do setor pós-pandemia (BRASIL, [2021]).

De maneira análoga, o *Guia de Retomada Econômica do Turismo* reuniu os esforços de análise do ME e do MTur, que apontam a recuperação do setor como o objetivo mais urgente, necessitando-se estimular o turismo local e promover liquidez para garantir a sobrevivência do turismo; além de, em um segundo momento, priorizar iniciativas mais estruturantes com o propósito de alavancar e de transformar o setor (BRASIL, 2021). Ribeiro Bettini e Evy (2021a, não paginado) salientam que “[...] medidas de adaptação impactarão desde o comportamento do viajante até a criação de novas medidas físicas e operacionais nos destinos.” Ainda segundo os autores:

Turismo e Transporte podem unir forças para não somente para acelerar a recuperação de ambos os setores no pós-pandemia como também para abrir caminho para soluções inovadoras, resilientes e sustentáveis. [...] É fundamental entender que a principal demanda dos viajantes será por locais que sigam protocolos de biossegurança adequados e ofereçam serviços fundamentados nos princípios da sustentabilidade ambiental e social. (RIBEIRO; BETTINI; EVY, 2021b, não paginado).

Assim, as informações, os procedimentos e os parâmetros alocados pelos órgãos setoriais para mitigar os impactos negativos aos setores, além de procurar recuperar e de reinventar o turismo e os transportes, também foram basilares neste Plano de Ação.

1.2.4 SUSTENTABILIDADE E ACESSIBILIDADE

Ao planejar a mobilidade e a conectividade turísticas no contexto atual, duas propriedades importantes devem ser concebidas, a saber:

- » Sustentabilidade, não apenas em relação ao desenvolvimento sustentável do setor, mas, também, de um desenvolvimento sustentado, que garanta que as ações e as soluções tomadas sejam mantidas e perpetuadas ao longo do tempo, sem a dependência do governo.
- » Acessibilidade, ao promover a inclusão, ou seja, o acesso de Pessoas com Deficiência (PcDs) às oportunidades, aos benefícios e às atividades da vida social.

No âmbito da sustentabilidade ecológica, alicerce cada vez mais discutido nos diversos setores perante as conjunturas causadas pelas mudanças climáticas globalmente, observa-se que a eficiência de transporte e a qualidade de infraestrutura são centrais para a competitividade do País, além da redução das emissões de gases poluentes pelo setor. De acordo com Brakarz *et al.* (2021), investimentos substanciais são necessários para uma melhora desses aspectos, especialmente em fontes alternativas e sustentáveis.

Entre os modos que mais impactam o setor turístico, o transporte aéreo é o que mais produz emissões de CO₂, seguido do transporte rodoviário. [...] As emissões previstas para o turismo doméstico rodoviário nas Américas em 2030 são de 83% do total de emissões do setor, sendo que em 2016, já alcançavam 79%. Embora seja previsto que o automóvel continuará sendo um dos meios de transporte mais utilizado no turismo (seja doméstico ou internacional), as chegadas áreas têm se tornado cada vez mais comuns. Mesmo que melhoras significativas tenham sido feitas no transporte aéreo, principalmente em termos de combustíveis mais eficientes, e que no pós-pandemia as distâncias viajadas sejam reduzidas, priorizando destinos mais próximos, juntos, os modos terrestres e aéreos conseguem ser os maiores “vilões” em termos de emissões no setor turístico (RIBEIRO; BETTINI; EVY, 2021a, não paginado).

Ao considerar o contexto econômico agravado pela pandemia da covid-19, prezar pela sustentabilidade no desenvolvimento da mobilidade e da conectividade turísticas torna-se uma medida ainda mais promissora, pois, como ressaltam Ribeiro, Bettini e Evy (2021a, não paginado):

Se em um primeiro momento as medidas visam garantir a segurança de turistas, funcionários no setor e residentes, no longo prazo, o binômio turismo e transporte pode ser um importante agente de transição para uma economia mais verde e mais resiliente, estabelecendo a inovação e a sustentabilidade como parte inseparável do “novo normal”.

Quanto à acessibilidade de PcDs, ao permitir o acesso aos centros urbanos e ao trânsito de mais pessoas, as cidades tendem a aumentar a produtividade econômica, além de promover a inclusão social e o acesso aos bens culturais e turísticos a uma grande parcela da população (DUREN, 2021). Assim como enunciado por Duren (2021, não paginado), os custos das cidades não inclusivas são altos:

As menores taxas de emprego para pessoas com deficiência se traduzem em um pesado fardo para o bem-estar dos governos, representando entre três e sete por cento do PIB mundial e uma perda de 20 por cento do mercado mundial de turismo. [...] O planejamento e o projeto urbanos devem e podem remover os obstáculos urbanos e, assim, aumentar a independência de movimento e fruição dos espaços para a maioria das pessoas. Em última análise, as cidades devem ser construídas para aumentar a autonomia e as capacidades de todos os seus residentes.

Diante do exposto, como estratégias basilares para o desenvolvimento do *Plano de Ação para a Mobilidade e Conectividade Turísticas*, são apresentados e justificados, a seguir, os eixos e as diretrizes culminados.

1.3 EIXOS E DIRETRIZES

A partir da obra de Lohmann, Fraga e Castro, *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*, de 2013, em que são analisadas conexões possíveis sobre o planejamento e a gestão de transportes e de destinos turísticos, frisa-se o desenvolvido no contexto deste trabalho, correspondente à etapa de prognóstico, que “[...] são considerados dados estatísticos das etapas anteriores, política governamental e tendências” para a previsão do curso de desenvolvimento do turismo em interface com transportes (LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013, p. 64).

O diagnóstico realizado em etapas anteriores, como já mencionado, consistiu no levantamento dos dados necessários para fundamentar a estruturação do planejamento dos transportes turísticos no destino Brasil, e as políticas governamentais e as tendências necessárias à etapa posterior (prognóstico) foram abordadas aqui, quando analisados diversos documentos considerados como os instrumentos mais recentes que impactam na esfera da mobilidade e da conectividade turísticas, que englobam as funções e as ações das pastas do turismo, dos transportes, do desenvolvimento urbano e da economia, como foi apresentado na Figura 1.

Assim, os eixos evidenciados nesta seção são desdobramentos da sistematização das orientações, dos direcionamentos, dos objetivos e dos critérios das políticas governamentais daqueles órgãos, extraídos a partir de uma análise documental e arranjados de acordo com a similaridade de seu conteúdo. Logo, enfatiza-se dentro desse processo a fase participativa que objetivou absorver sugestões, ideias e proposições dos gestores e/ou dos técnicos das secretarias do MTur² quanto aos eixos, às diretrizes e às ações inicialmente propostas. Após esse exame, o Plano de Ação foi reavaliado e atualizado de acordo com as observações expostas.

Isso posto, as diretrizes projetadas a seguir, dentro de cada eixo, correspondem aos objetivos traçados para o setor da mobilidade e da conectividade turísticas, para cada eixo identificado, no âmbito de atuação do MTur e em sinergia com o planejamento dos diversos setores até então enfocados no tocante à integração multi e intermodal, à oferta e às melhorias das infraestruturas, aos serviços de informações aos usuários, ao ambiente de negócios e de regulação, entre outros.

Uma oferta de transportes bem estruturada é imprescindível para o desenvolvimento de destinos turísticos bem constituídos. Como ressalta Peixoto (2018), a disponibilidade e a qualidade do sistema de transportes do local influenciam diretamente as escolhas do turista – uma vez que os destinos possuem atrações e serviços espalhados em diferentes zonas urbanas, a escolha sobre quais locais visitar é afetada pela localização das atrações e pelo transporte ofertado na região, o que, por sua vez, está relacionado ao conceito e à avaliação da mobilidade.

1.3.1 EIXO 1 – POLÍTICAS PÚBLICAS E PLANEJAMENTO INTERSETORIAL

O Eixo 1 – Políticas públicas e planejamento intersetorial compreende os temas considerados como principais instrumentos para a proposição de ações estratégicas intersetoriais no que tange à interseção do turismo com transportes no Brasil. De acordo com o trabalho realizado neste estudo, observa-se que as variáveis que devem ser consideradas para uma análise aprofundada, que subsidie as políticas públicas de planejamento e de gestão de transportes e de destinos turísticos, exigem uma estratégia conjunta entre os diversos entes responsáveis pelos setores, em seus múltiplos níveis.

O foco desse eixo está na consciência de que o campo da mobilidade e da conectividade turísticas não se faz sem os esforços conjuntos de diversos agentes, sejam governamentais, atores do mercado ou sociedade civil. Além disso, procurou-se observar a pertinente demanda por um ambiente regulatório com segurança jurídica satisfatória para atrair investimentos.

Assim, ao considerar a governança, a gestão e a operação dos transportes no turismo, destaca-se, no Quadro 1, a respectiva diretriz dentro do escopo das políticas públicas e do planejamento intersetorial, seus focos de atuação e suas respectivas propostas de ações.

² Participaram de oficina participativa virtual representantes das seguintes áreas: Secretaria Executiva (SE), Secretaria Nacional de Infraestrutura Turística (SNINFRA), Secretaria Nacional de Investimentos, Parcerias e Concessões (SNAIC), Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo (SNDTur) e Secretaria Especial de Cultura (SECULT).

Quadro 1 – Plano de Ação, Eixo 1 – Políticas Públicas e Planejamento Intersetorial

**EIXO
POLÍTICAS PÚBLICAS E
PLANEJAMENTO INTERSETORIAL****DIRETRIZ****INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA**

Fomentar a implantação das políticas de turismo, de transportes e de mobilidade urbana por meio da atuação institucional integrada, buscando o aprimoramento do planejamento e da avaliação das ações setoriais voltadas ao desenvolvimento da mobilidade, da conectividade e da acessibilidade no âmbito do turismo brasileiro.

PROPOSTAS DE AÇÕES**PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO E FORMULAÇÃO E AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS**

- Promover a participação intra e interinstitucional, considerando sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento de políticas e iniciativas de mobilidade e de conectividade turísticas.
- Mobilizar e conferir participação de entidades e de especialistas dos setores correlatos.
- Alinhar as iniciativas nacionais com políticas e planejamentos dos países vizinhos, em favor da geração de livre trânsito e interoperabilidade setorial.
- Fiscalizar e avaliar adequadamente as estratégias implementadas visando ao contínuo aperfeiçoamento das políticas públicas.
- Aprimorar os ciclos de planejamento, de monitoramento e de avaliação de estratégias em nível estratégico, tático e operacional.
- Cooperar com o planejamento dos setores de logística, transportes e mobilidade urbana, partindo de uma perspectiva territorial integrada e dinâmica.
- Procurar inspirar o planejamento tático dos sistemas de transporte que levem em conta a demanda turística, fornecendo subsídios para fundamentá-lo.
- Utilizar-se de mecanismos e de instrumentos já existentes para promover o planejamento participativo, evitando dispêndios de recursos físicos, financeiros e materiais, promovendo a continuidade de políticas

**APERFEIÇOAMENTO DO AMBIENTE REGULATÓRIO**

- Buscar aperfeiçoar, intersetorialmente, medidas institucionais, legais e regulatórias, com vistas a aumentar a participação do setor do turismo nos projetos de infraestrutura que lhe sejam concernentes.
- Propor, na esfera intersetorial, substratos técnicos e jurídicos consistentes e coerentes, a fim de proporcionar um ambiente regulatório seguro e confiável para receber investimentos.
- Avaliar os modelos de concessão para empreendimentos estratégicos e estruturantes da mobilidade e da conectividade turísticas, visando recomendar a inclusão de projetos do setor na estruturação de novos negócios.



OTIMIZAÇÃO DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS

- Propor melhor uso dos recursos públicos destinados à infraestrutura, ao considerar as estratégias vigentes de todos os setores envolvidos.
- Buscar ampliar e otimizar os recursos orçamentários e os suportes financeiros, a partir da cooperação com outros órgãos associados ao setor da mobilidade turística.
- Fomentar o acompanhamento, a supervisão e o gerenciamento de obras públicas tangentes à mobilidade e à conectividade turísticas, de modo a evitar a paralisação destas e o consequente ônus à Administração Pública.
- Avaliar os modelos de concessão para as obras estratégicas e estruturantes da mobilidade turística, para recomendar a inclusão desse setor na estruturação de novos contratos.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

1.3.2 EIXO 2 – DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O Eixo 2 – Desenvolvimento regional diz respeito a planejar as infraestruturas e os serviços de transportes à luz das particularidades regionais e ambientais, especialmente daquelas regiões mais socialmente vulneráveis, uma vez que as características regionais são cruciais para o desenvolvimento do turismo e para a criação de produtos inovadores, que aumentem a competitividade dos destinos dentro de um mercado cada vez mais acirrado. Como evidenciado por Beni (2019, p. 656),

[...] a construção de ambientes inovadores e criativos estará diretamente relacionada aos movimentos dos grupos locais quando estes percebem as diversas maneiras de produzir e reproduzir o desenvolvimento a partir do relevante papel de cada grupo no conjunto dos territórios e da sociedade.

Dessa forma, faz-se fundamental induzir o desenvolvimento de regiões a partir da inclusão socioprodutiva nas atividades de turismo propiciadas pela mobilidade e pela conectividade.

A valorização do local torna-se imprescindível na conjuntura causada pela pandemia da covid-19 e dentro das tendências provindas dela, como o turismo de proximidade. É preciso levar em conta os elementos internos (diversidade cultural e natural) das regiões, buscando sua conservação, ao passo que se considera igualmente suas interações com os elementos externos e, mais abrangentes, a forma de organização política e a sensibilidade dos governantes em níveis local, municipal, estadual e federal.

Ao considerar o desenvolvimento regional no planejamento e na implementação da mobilidade e da conectividade turísticas, destaca-se, no Quadro 2, as respectivas diretrizes dentro do escopo do desenvolvimento regional, suas linhas de ação/foco de atuação e suas respectivas propostas de ações.

Quadro 2 – Plano de Ação, Eixo 2 – Desenvolvimento Regional



EIXO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

DIRETRIZES

SUSTENTABILIDADE

Induzir o desenvolvimento sustentável de regiões, estimulando o crescimento econômico e a conservação dos patrimônios naturais e culturais regionais, ao considerar os aspectos socioambientais, econômicos, políticos e culturais regionais no planejamento da mobilidade e da conectividade turísticas.

DESCENTRALIZAÇÃO

Apoiar a descentralização e a regionalização, estimulando estados, Distrito Federal e municípios a planejar, em seus territórios, a mobilidade e a conectividade turísticas, de forma sustentável e segura, inclusive entre si, com o envolvimento e a efetiva participação das comunidades locais.

PROPOSTAS DE AÇÕES



ORDENAMENTO TERRITORIAL

- Orientar-se pelo recorte territorial vigente, neste caso, o Mapa do Turismo, com vistas a compatibilizar a atuação governamental e do mercado quanto à priorização dos investimentos.
- Atentar-se ao fomento da mobilidade e da conectividade em cidades menos estruturadas e mais isoladas, para desenvolver e integrá-las com regiões com maior fluxo turístico, especialmente considerando o turismo de proximidade.
- Pautar-se nas políticas de regionalização vigentes no turismo, de modo a conciliar e otimizar iniciativas.



EMPREENDEDORISMO

- Promover a cultura, os serviços culturais e o patrimônio cultural local nas infraestruturas e nos serviços tangentes à mobilidade e à conectividade turísticas, estimulando produtos regionais e manifestações artísticas.
- Fornecer e/ou articular subsídios para o desenvolvimento de pequenas e médias empresas (PMEs) da cadeia de valor do turismo e do transporte, a fim de estimular o empreendedorismo e aumentar a competitividade no contexto regional.
- Disponibilizar opções de financiamento incentivadas para ampliar as ofertas de novos serviços e atrativos nas regiões.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

1.3.3 EIXO 3 – INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS

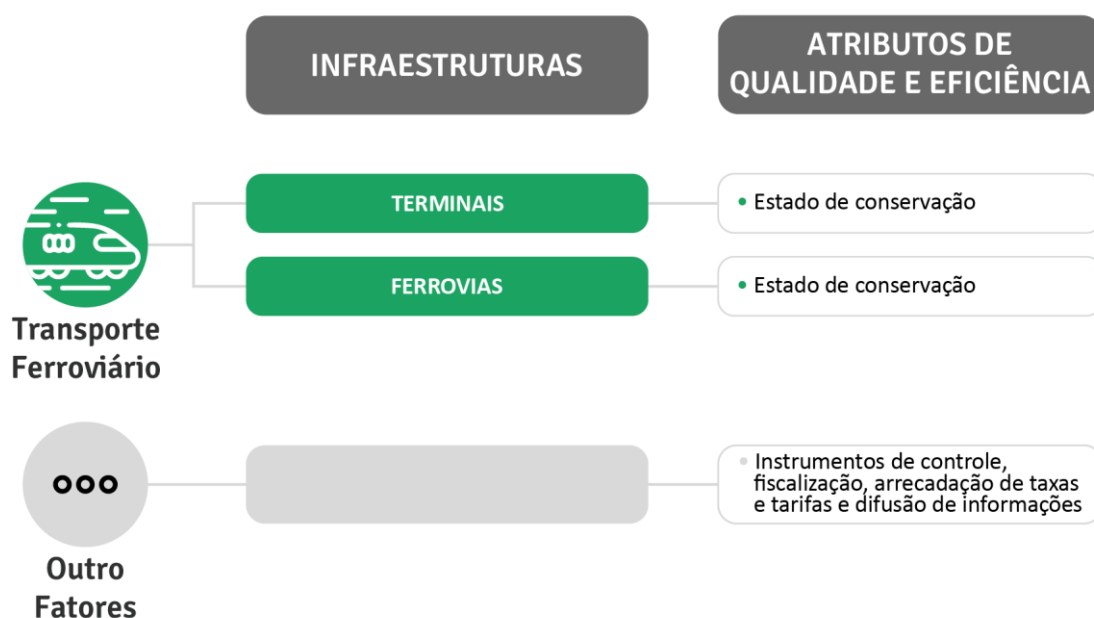
O Eixo 3 – Infraestrutura e serviços agrega os objetivos de melhorar as infraestruturas de transporte e suas facilidades no País, para facilitar e melhorar o acesso aos destinos turísticos, valendo-se da intermodalidade de transportes e da ampliação, da diversificação, da modernização e da segurança dos equipamentos e dos serviços de transporte turístico, com vistas a auxiliar na competitividade do turismo brasileiro e do desenvolvimento sustentável do setor a partir da eficiência das redes de transporte regional, nacional e sul-americana.

Assim, embasando-se nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (BRASIL, 2012), bem como no trabalho de Nathane Peixoto (2018), que se propôs a identificar os parâmetros de transporte urbano que mais influenciam a mobilidade dos turistas nos destinos, têm-se que as infraestruturas de mobilidade e de conectividade turísticas concentram os seguintes fatores, organizados na Figura 2.

Figura 2 – Infraestruturas de mobilidade e de conectividade turísticas







Fonte: Brasil (2012) e Peixoto (2018). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Em relação aos serviços de mobilidade e conectividade turísticas, considera-se, neste estudo, a conceituação de “serviço adequado” da Lei nº 8.987, de 1995, em que é considerado como serviço adequado aquele que “[...] satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995, não paginado). Esse conceito faz-se ainda mais pertinente quando incluído na dinâmica do turismo, em que os turistas têm expectativas ainda mais altas em relação aos deslocamentos realizados durante suas viagens, que são parte fundamental destas.

Nesse sentido, informações do Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID) expressam que o processo de planejamento, de gestão, de regulação e de operação da infraestrutura de transportes é fundamental para a disponibilidade e a qualidade dos serviços provenientes, em que a interação de serviços logísticos multimodais exige uma boa conectividade entre rodovias, ferrovias e portos (BRAKARZ, 2021).

Logo, considerando a operação e a cooperação para a mobilidade e a conectividade turísticas, a qualidade das infraestruturas e os serviços do setor e as alternativas para financiamento, apontam-se, no Quadro 3, as respectivas diretrizes para o desenvolvimento de infraestruturas e de serviços de transporte turístico, seus focos de atuação e respectivas propostas de ações, que levaram em consideração a função da infraestrutura na indução ou na consolidação do desenvolvimento socioeconômico de regiões turísticas.

Quadro 3 – Plano de Ação, Eixo 3 – Infraestrutura e Serviços

**EIXO****INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS****DIRETRIZES****INTERMODALIDADE**

Estimular a oferta de transportes integrados, eficientes e seguros, com vistas ao aperfeiçoamento de sistemas acessíveis, hábeis e confiáveis para a mobilidade de pessoas nos destinos e entre os destinos turísticos.

PARCERIAS E CONCESSÕES

Promover a integração do setor privado como agente complementar e/ou principal de financiamento em infraestrutura e serviços públicos necessários ao desenvolvimento turístico.

PROPOSTAS DE AÇÕES**AMPLIAÇÃO E QUALIFICAÇÃO**

- Incentivar a expansão e a manutenção contínuas e financeiramente sustentáveis, dos sistemas de transporte turísticos, dos serviços e das facilidades, visando ao crescimento da competitividade.
- Estimular a ativação e a manutenção, quando viável, ou a revitalização e a transformação de infraestruturas de transporte de passageiros sem operação, visando à criação de um atrativo turístico.
- Acompanhar a regulamentação e a fiscalização, de modo efetivo, dos serviços de transporte turístico prestados, em conjunto com os órgãos responsáveis.
- Aprimorar os subsídios à gestão dos empreendimentos de infraestruturas de mobilidade e de conectividade turísticas, a partir da avaliação do desempenho setorial.
- Promover a cooperação e a integração física e/ou operacional internacionais, especialmente com os países fronteiriços.
- Priorizar o investimento em projetos que busquem valorizar o espaço público, de forma que os benefícios sejam distribuídos à comunidade local e à sociedade como um todo.
- Buscar o foco na experiência do turista e privilegiar a acessibilidade para PcDs e mobilidade reduzida, idosos e crianças.

**ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS**

- Investigar e buscar implementar mecanismos para captação e direcionamento de recursos financeiros que visem à execução de obras que permitam o desenvolvimento da mobilidade turística.
- Estimular o engajamento de empreendedores nas iniciativas de qualificação e de ampliação de infraestruturas e de serviços, buscando fomentar a concorrência.
- Oportunizar investimentos em mobilidade e conectividade turísticas através da promoção direta do destino ao investidor, por meio de eventos segmentados (pequenos e/ou grandes).
- Mapear e disponibilizar portfólio de oportunidades de negócios em infraestruturas e serviços de mobilidade e de conectividade turísticas.
- Fazer uso de ferramentas, portais e *marketplaces* já existentes e utilizados para promover o relacionamento de empreendedores e de investidores, evitando dispêndios de recursos físicos, financeiros e materiais, e promovendo a continuidade de políticas.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

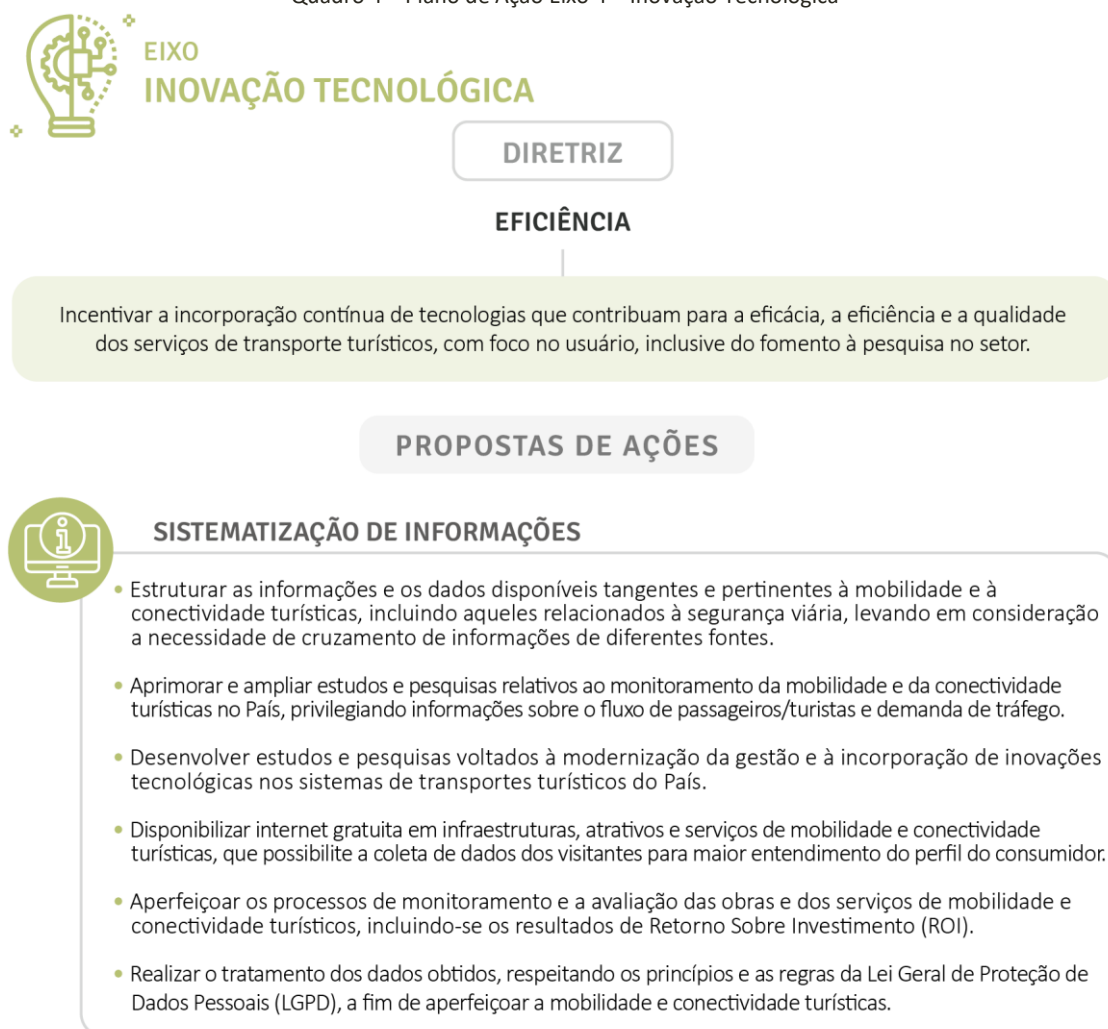
1.3.4 EIXO 4 – INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

O Eixo 4 – Inovação tecnológica atua no escopo do aprimoramento logístico nacional a partir do suporte a operações de transporte mais racionais, eficientes e de qualidade, ao agregar inovação e desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais do turismo.

Vale destacar o crescimento do uso de tecnologias digitais durante a pandemia da covid-19 como forma de manter relações de trabalho e interpessoais, e o aumento da presença virtual no setor do turismo, considerada uma forma de mitigar os impactos causados no setor, que teve grandes perdas com a suspensão do deslocamento de pessoas. Dessa forma, para que se continue desenvolvendo estratégias adequadas às novas tendências mundiais, tanto no turismo quanto nos outros setores, além de procurar adiantar-se a novas possíveis crises, faz-se fundamental o investimento em novas tecnologias.

Para tanto, aponta-se, no Quadro 4 a respectiva diretriz dentro do escopo da inovação tecnológica, seus focos de atuação e suas devidas propostas de ações³

Quadro 4 – Plano de Ação Eixo 4 – Inovação Tecnológica



³ No referido quadro, a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) refere-se à Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (BRASIL, 2018).



SOLUÇÕES INOVADORAS

- Considerar equipar o setor com infraestrutura tecnológica e suporte logístico integrados, seguros e de alto desempenho, visando o desenvolvimento da intermodalidade e a efetividade dos serviços.
- Desenvolver ferramentas para coleta, organização, análise e interpretação de dados para a geração de informações e de relatórios gerenciais otimizados.
- Procurar conhecer e utilizar-se de mecanismos e instrumentos já existentes e aplicados para fortalecer a integração do físico com o digital, evitando dispêndios de recursos físicos, financeiros e materiais, além de promover a continuidade de políticas.
- Fortalecer o ecossistema de inovação do turismo brasileiro ao impulsionar os *hubs* de *startups* e as universidades.
- Buscar cooperar com as políticas e com as tratativas para implementação de conectividade de internet em áreas turísticas rurais e isoladas.
- Procurar conhecer e utilizar-se de mecanismos e instrumentos já existentes e aplicados para fortalecer a integração do físico com o digital, evitando dispêndios de recursos físicos, financeiros e materiais, e promovendo a continuidade de políticas.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

1.3.5 EIXO 5 – CAPACITAÇÃO

O Eixo 5 – Capacitação desenvolve-se em torno da necessidade percebida de formação de recursos humanos com conhecimentos técnicos e específicos, além do fomento à pesquisa no setor. A habilidade dos gestores federais e locais, além dos técnicos e colaboradores, faz-se essencial para a qualidade das iniciativas que serão propostas para a mobilidade e a conectividade turísticas. Por dizer respeito a áreas extensas e complexas, o desenvolvimento do setor requer uma constante preparação de pessoal, que deve pensar, implantar e acompanhar soluções e estratégias.

Nessa linha, para a disseminação do conhecimento e a qualificação de profissionais das mais diversas esferas correlatas ao transporte turístico, reforça-se, no Quadro 5, a respectiva diretriz dentro do escopo da capacitação, seu foco de atuação e suas referentes propostas de ações.

Quadro 5 – Plano de Ação Eixo 5 – Capacitação



EIXO CAPACITAÇÃO

DIRETRIZ

DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS

Valorizar e qualificar os recursos humanos por meio do desenvolvimento de competências estratégicas e da atração e retenção de talentos, fomentando a formação, o aperfeiçoamento, a qualificação e a capacitação dos profissionais dos setores de turismo e transportes e o empreendedorismo.

PROPOSTAS DE AÇÕES



RECURSOS HUMANOS

- Fomentar capacitação e treinamento em mobilidade turística para servidores e colaboradores da Administração Pública e profissionais do trade turístico, buscando manter as técnicas e os conhecimentos de acordo com as práticas e as tendências do setor.
- Incentivar a troca de conhecimentos e experiências com instituições nacionais e internacionais para o aperfeiçoamento de boas práticas setoriais.
- Estabelecer uma agenda positiva junto com os entes federados, promovendo o intercâmbio técnico para desenvolvimento de competências dos servidores e colaboradores.
- Prestar assistência técnica e orientação para entes públicos e privados em processos de tomada de decisão pertinentes à mobilidade e à conectividade turísticas.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

1.3.6 EIXO 6 – COMUNICAÇÃO

No Eixo 6 – Comunicação trabalha-se a necessidade de aprimorar a disponibilidade, a qualidade e a integração das informações referentes aos setores dos transportes e do turismo, visando ao desenvolvimento da mobilidade e da conectividade turísticas. As informações e os dados provenientes dessas áreas são de suma importância para subsidiar políticas e estratégias em várias esferas de atuação.

Assim, para ampliar e potencializar o diálogo e a divulgação de referências, instruções, dados e informações no planejamento e na implementação de mobilidade e conectividade turísticas, destacam-se, no Quadro 6, as respectivas diretrizes dentro do escopo da comunicação, seus focos de atuação e suas propostas de ações.

Ressalta-se que as ações propostas foram pensadas para serem atingidas tanto pela Administração Pública Federal quanto pelos outros entes federativos em suas diversas esferas.

Quadro 6 – Plano de Ação Eixo 6 – Comunicação



EIXO COMUNICAÇÃO

DIRETRIZES

PUBLICIDADE DE INFORMAÇÕES

Sistematizar, intercambiar e divulgar dados, informações e ações dos setores dos transportes, da segurança e do turismo, com viés na mobilidade e na conectividade turísticas, que sejam confiáveis e conexas, de modo amplo, periódico e acessível

MULTIPLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

Apoiar estados, Distrito Federal e municípios na sistematização e na divulgação de dados, informações e ações de mobilidade e conectividade turísticas, a partir das políticas vigentes para os setores de transportes e turismo, com vistas ao planejamento setorial e à busca de investimentos para suas regiões.

PROPOSTAS DE AÇÕES



DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÕES

- Publicar dados e informações confiáveis acerca da mobilidade e da conectividade turísticas, periodicamente, em plataformas digitais amplamente acessíveis.
- Visar consolidar uma base de informações do setor que subsidie o planejamento, a gestão e a promoção da mobilidade e da conectividade turística nas diversas regiões.
- Desenvolver estratégias de comunicação que alcancem comunidades locais e grupos mais vulneráveis, além da inclusão de PcD, idosos e crianças.
- Investir em estratégias e ferramentas para a comunicação com/entre os entes e órgãos correlatos à mobilidade turística, além da sociedade civil e investidores, que sejam as mais pertinentes a cada realidade local.
- Privilegiar a integração dos dados e das informações a serem compartilhadas com ferramentas digitais e físicas já existentes e utilizadas, desde que funcionem corretamente, evitando dispêndio de recursos e dando continuidade às políticas.
- Difundir melhores práticas e casos de sucesso e estudo em mobilidade e conectividade turísticas das diferentes regiões e destinos brasileiros, auxiliando a multiplicação de procedimentos, técnicas e conhecimentos.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

1.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE O PLANO DE AÇÃO

O intuito primordial desta primeira meta foi elaborar um Plano de Ação para a conectividade e a mobilidade do setor turístico, a partir da análise das estratégias adotadas pelos campos que compreendem, direta ou indiretamente, o âmbito dos transportes turísticos. Trata-se de esferas de governo, mercado e sociedade civil vastas e complexas, pois abordam diversos modos de transporte, equipamentos, atrativos e atividades.

Dessa forma, avançando nos diagnósticos estratégicos das 30 rotas turísticas em relação às suas infraestruturas de transporte de passageiros, chega-se a uma proposta para orientar os tomadores de decisão dos setores tanto do turismo quanto dos transportes, da mobilidade urbana, do desenvolvimento regional e de todos aqueles que permeiam, de alguma forma, as iniciativas tangentes aos transportes turísticos.

Com isso, balizando-se no Plano de Ação elaborado, que também será válido para o desenvolvimento dos próximos produtos, foi iniciada a formulação de propostas preliminares para o planejamento dos setores aeroportuário, rodoviário, de mobilidade urbana, ferroviário e hidroviário com foco no turismo. Dentro das diversas questões levantadas a partir das estratégias dos setores analisadas, foram selecionadas aquelas que caberiam como objeto do presente estudo.

Uma vez efetuada a apresentação e a discussão das propostas preliminares com a CGMob, foi elaborado um documento-síntese de propostas para sugestões e contribuições complementares, que foram avaliadas e discutidas. Diante do exposto e das conclusões oriundas das discussões com os técnicos da CGMob, desenharam-se as propostas apresentadas nas metas seguintes.

2 PLANEJAMENTO DO SETOR AEROPORTUÁRIO (META 2)

O escopo desta meta consiste na elaboração de propostas de melhorias dos acessos, dos serviços e das experiências no que tange à infraestrutura aeroviária do País, a partir da avaliação geral do setor em interface com o Turismo.

Os direcionamentos para o planejamento do setor aeroviário são apresentados na Figura 3 e dizem respeito aos temas a serem explorados em relação à mobilidade e à conectividade turísticas brasileiras.

Figura 3 – Direcionamentos para o planejamento do setor aeroviário brasileiro

DIRECIONAMENTOS PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR AEROVIÁRIO BRASILEIRO

Objetivo: Subsidiar ações que visem fortalecer o setor da aviação civil brasileiro, com vistas ao desenvolvimento e ao crescimento do setor turístico.

PROPOSTAS DE AÇÕES



DIRETRIZ ABARCADA INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Cooperar com os entes e os órgãos responsáveis no planejamento tático do setor aéreo.
- Buscar contribuir com a adequação do ambiente regulatório com base em normas e experiências de sucesso, nacionais e internacionais.
- Fomentar, por meio de articulação interinstitucional, a conectividade dos aeroportos com os centros urbanos e a integração entre os modos de transporte, buscando a eficiência nos deslocamentos interurbanos.
- Colaborar com medidas que visem à ampliação da concorrência no setor aéreo, como o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços.



DIRETRIZ ABARCADA SUSTENTABILIDADE



DIRETRIZ ABARCADA DESCENTRALIZAÇÃO

- Incentivar o desenvolvimento de ligações aéreas de baixa e média densidade de tráfego, em municípios caracterizados como turísticos.
- Estimular o desenvolvimento dos aeroportos regionais, ao buscar o aumento da conectividade da rede nacional de transporte aéreo.
- Considerar as particularidades regionais na proposição das normas e dos regulamentos do setor aéreo nacional, a fim de que os custos de implantação da infraestrutura e da operação viabilizem o desenvolvimento da região como destino turístico e a continuidade da oferta de serviços.
- Adotar critérios para priorização de investimentos voltados ao desenvolvimento dos aeroportos localizados em municípios turísticos, considerando os benefícios gerados para a comunidade receptora.

**DIRETRIZ ABARCADA
INTERMODALIDADE****DIRETRIZ ABARCADA
PARCERIAS E CONCESSÕES**

- Oportunizar investimentos para aumentar a capacidade e a qualidade da rede de aeroportos do Brasil e da ampliação de oferta de voos, visando a uma maior concorrência no setor, tornando-o mais acessível.
- Estimular a ampliação e a qualificação de infraestruturas e serviços associados e incentivar a disseminação de informações turísticas e o apoio ao turista nas áreas aeroportuárias.
- Disponibilizar portfólio de oportunidades de negócios em regiões turísticas estratégicas, com o objetivo de atrair empresas aéreas para operarem em aeroportos regionais, além de investidores interessados nas concessões.
- Priorizar a liberdade de exploração de linhas aéreas domésticas às empresas aéreas brasileiras que tenham como área de influência regiões turísticas.
- Fomentar o acesso ao transporte aéreo para populações de regiões turísticas, especialmente aquelas menos desenvolvidas, por meio da integração eficiente com os demais modos.
- Estimular a implantação de terminais rodoviários integrados aos aeroportos, garantindo conectividade às regiões adjacentes via transporte coletivo.
- Garantir o funcionamento adequado das infraestruturas e dos serviços da aviação civil que sirvam ao turismo, por meio da cooperação com os demais entes e as empresas responsáveis.

**DIRETRIZ ABARCADA
EFICIÊNCIA**

- Impulsionar a criação de soluções inovadoras para o transporte turístico de passageiros ao financiar, ou buscar meios de financiamento, para empresas, *startups* e universidades.
- Desenvolver estudos de demanda para mapear o fluxo e o perfil de turistas que utilizam as infraestruturas e os serviços do sistema aeroviário brasileiro de passageiros.
- Mapear as principais infraestruturas aeroviárias que servem ao turismo no Brasil para identificação de cidades ou regiões estratégicas que requerem prioridade de investimentos.

**DIRETRIZ ABARCADA
DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS**

- Incitar e apoiar medidas para tornar mais acessível a formação de profissionais da aviação civil, em seus diversos setores, buscando desenvolver competências, visando aumentar a qualidade e a consequente competitividade para o sistema aeroportuário e o receptivo turístico brasileiros.

**DIRETRIZ ABARCADA
PUBLICIDADE DE INFORMAÇÕES****DIRETRIZ ABARCADA
MULTIPLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES**

- Difundir melhores práticas e casos de sucesso e estudos, nacionais e internacionais, acerca do transporte aéreo de passageiros, auxiliando a propagação de procedimentos, técnicas e conhecimentos.
- Publicar, periodicamente, dados e informações confiáveis referentes ao setor, em plataformas digitais amplamente acessíveis.
- Investir em estratégias e ferramentas para a comunicação com/entre os entes, órgãos e empresas e investidores correlatos ao setor da aviação civil brasileira.
- Auxiliar o desenvolvimento de material publicitário e estimular a divulgação do setor aeroportuário brasileiro para possíveis investidores.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

3 PLANEJAMENTO DO SETOR RODOVIÁRIO (META 3)

É escopo desta meta a elaboração de propostas de melhorias dos acessos, dos serviços e das experiências no que tange à infraestrutura rodoviária do País. Tais propostas são apresentadas na Figura 4, a partir da avaliação geral do setor em interface com o turismo, e das análises realizadas até então, as quais apontaram um planejamento do transporte rodoviário com enfoque mais logístico e menos turístico.

Logo, ressalta-se que, na atualidade, um dos maiores desafios relacionados à logística no Brasil é a dependência do modo rodoviário e, apesar deste ser amplamente utilizado no Brasil para o fluxo de bens e pessoas, ainda são escassos os produtos turísticos construídos a partir da relação entre rodovias e destinos turísticos (DUREN, 2021; LOHMANN; FRAGA; CASTRO, 2013). Quando empregado como meio de deslocamento para o turismo, o modo rodoviário pode ser utilizado tanto no percurso completo entre origem e destino, especialmente em viagens de curta distância, quanto pela inter ou multimodalidade com outros modos de transporte.

Portanto, o objetivo deve ser proporcionar a melhoria das infraestruturas e dos serviços necessários aos deslocamentos via terrestre no Brasil, adequando-os às demandas da região de acordo com suas características. A partir da majoritária opção do País pelas estradas, Beni (2019, p. 332) destaca uma oportunidade para o turismo ao afirmar que o sistema rodoviário pode “[...] induzir à integração e ao desenvolvimento mais rápido de uma determinada região, apresentando também maior índice gerador de riquezas quando comparado a outros sistemas.”

Figura 4 – Direcionamentos para o planejamento do setor rodoviário brasileiro

DIRECIONAMENTOS PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR RODOVIÁRIO BRASILEIRO

Objetivo: Subsidiar ações que visem fortalecer o sistema de transporte rodoviário brasileiro, com vistas ao desenvolvimento e crescimento do setor do turismo.

PROPOSTAS DE AÇÕES



DIRETRIZ ABARCADA
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Cooperar com os entes e órgãos responsáveis no planejamento tático do setor de transportes terrestres em interface com o Turismo.
- Considerar as estratégias e as iniciativas dos órgãos de transportes terrestres na elaboração de projetos de desenvolvimento do turismo rodoviário.
- Aprimorar os processos de concepção, execução e manutenção de infraestruturas viárias, prezando por segurança, eficiência, comodidade e conforto do fluxo de turistas, juntamente com os órgãos responsáveis.

**DIRETRIZ ABARCADA**
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Prezar pela segurança no trânsito nas estratégias de desenvolvimento de projetos e aplicações turísticas que possam impactar o sistema de transporte rodoviário.
- Contribuir com a regulamentação sobre parâmetros de segurança e comodidade de motoristas e passageiros, como tempo de direção e períodos de descanso, nas estratégias de desenvolvimento do sistema de transporte turístico rodoviário.
- Fomentar o turismo rodoviário brasileiro também em cooperação com destinos fronteiriços, sob o ponto de vista do fluxo de rotas internacionais.
- Sugerir e colaborar com os modelos de concessões de rodovias e terminais rodoviários, visando oportunizar novos empreendimentos voltados ao turismo.
- Auxiliar a criação e a disponibilização de recursos e subsídios para implementar e garantir o desempenho de infraestruturas e serviços rodoviários em regiões turísticas.
- Contribuir com estudos, dados e informações para a regulamentação do transporte coletivo por fretamento, visando ao aumento da oferta para e entre destinos turísticos.
- Propor a caracterização de trechos rodoviários de interesse turístico para delinear políticas e ações turísticas a serem aplicadas a esses espaços.
- Auxiliar o apontamento de rodovias que necessitem de manutenção e de aprimoramento da trafegabilidade dos acessos, com ênfase naquelas que apresentam nível de serviço mais precário.

**DIRETRIZ ABARCADA**
SUSTENTABILIDADE**DIRETRIZ ABARCADA**
DESCENTRALIZAÇÃO

- Estimular a criação e a manutenção de linhas de transporte público coletivo para e entre cidades turísticas regionais.
- Fomentar a conservação lindeira das rodovias mediante a realização de estudos técnicos para a definição de zonas destinadas à visitação e a atividades de recreação.
- Atender às tendências do turismo de proximidade estimulando serviços e atrativos, como caravanismo, *motor homes*, *campings* e linhas regulares de transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros.
- Identificar e promover as singularidades das regiões, como atrativos turísticos, potencializando a experiência dos turistas que se deslocam por ali.
- Apoiar a implantação de terminais rodoviários em municípios onde só existem postos de venda de bilhetes, viabilizando o desenvolvimento de um comércio local de produtos e serviços associados ao turismo.
- Favorecer o desenvolvimento de produtos regionais (típicos) de valor agregado para o turismo pela comunidade local.
- Oportunizar a criação de estabelecimentos locais para promoção e comercialização de serviços de turismo e atendimento ao turista.
- Incentivar as empresas de transporte rodoviário e as rodoviárias a ser agentes de promoção do turismo local e regional.

**DIRETRIZ ABARCADA
INTERMODALIDADE****DIRETRIZ ABARCADA
PARCERIAS E CONCESSÕES**

- Fomentar a conectividade rodoviária com outros modos de transporte, mediante linhas diretas de transporte público entre terminais, buscando a eficiência nos deslocamentos.
- Estimular a instalação de pontos de apoio aos viajantes nas áreas lindeiras à rodovia, que propiciem atividades de apoio e serviços turísticos (como postos de combustível, restaurantes, alojamentos, equipamentos públicos e de lazer).
- Oportunizar investimentos em infraestrutura rodoviária em áreas que apresentam como compensação o desenvolvimento do turismo.
- Beneficiar projetos e iniciativas em trechos rodoviários de interesse turístico.
- Traçar parâmetros para a criação de novos terminais rodoviários.
- Viabilizar guias orientativos para a implantação de terminais rodoviários pelos entes estaduais e municipais.
- Apoiar a previsão de subsídios cruzados no âmbito dos contratos de concessão rodoviárias.
- Propor a consideração, na modelagem de concessões rodoviárias, das rotas e dos fluxos turísticos das regiões.
- Disponibilizar guias orientativos para estimular a concessão de ativos de infraestrutura relacionados ao transporte rodoviário de passageiros.
- Apoiar a redução do valor dos pedágios em função do nível de serviço das rodovias e de sua potencialidade para o turismo.
- Ampliar e aperfeiçoar a sinalização das vias que fazem parte de rotas turísticas, aumentando também a sinalização de pontos turísticos ao longo da rodovia.
- Facilitar a criação de pontos para embarque e desembarque de passageiros em roteiros turísticos.
- Implantar pontos de informação turística nos terminais rodoviários.

**DIRETRIZ ABARCADA
EFICIÊNCIA**

- Desenvolver estudos de viabilidade para novas infraestruturas rodoviárias nas regiões que apresentam potencial turístico.
- Identificar e analisar demandas por equipamentos públicos para o transporte de passageiros.
- Incentivar o uso das mais diversas tecnologias disponíveis para subsidiar o planejamento de transportes dos municípios e regiões turísticas.
- Colaborar com políticas de incentivo de implantação de eletromobidade e fontes de energia limpas no setor de transportes terrestres.
- Empregar o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST) para a implantação de infraestrutura turística rodoviária mais segura.



DIRETRIZ ABARCADA

DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS

- Promover a valorização profissional dentro do setor dos transportes terrestres em interface com o turismo, buscando consolidar medidas de proteção trabalhista, qualificação e reconhecimento dos profissionais da área.
- Disponibilizar cursos e capacitações para os profissionais das áreas correlatas ao transporte terrestre de passageiros e receptivo turístico, buscando desenvolver competências, qualidade e consequente competitividade para o turismo brasileiro.



DIRETRIZ ABARCADA

PUBLICIDADE DE INFORMAÇÕES

DIRETRIZ ABARCADA

MULTIPLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

- Organizar um mapa turístico rodoviário dinâmico, que destaque a integração com os outros modos de transporte, e as principais infraestruturas e serviços disponíveis nos trajetos.
- Difundir melhores práticas e casos de sucesso e estudos, nacionais e internacionais, acerca do turismo rodoviário, auxiliando a multiplicação de procedimentos, técnicas e conhecimentos.
- Publicar, periodicamente, dados e informações confiáveis referentes ao setor, em plataformas digitais amplamente acessíveis.
- Investir em estratégias e ferramentas para a comunicação com/entre os entes, os órgãos e as empresas e os investidores correlatos ao setor de transportes terrestres de passageiros.
- Auxiliar o desenvolvimento de material publicitário e estimular a divulgação do turismo rodoviário brasileiro, sua infraestrutura e seus serviços, para possíveis investidores.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

4 PLANEJAMENTO DO SETOR DE MOBILIDADE URBANA (META 4)

Esta meta consiste na elaboração de propostas de melhorias dos acessos, dos serviços e das experiências no que tange às vias e aos mobiliários urbanos de interesse turístico do País. Ela abrange o desenvolvimento de estratégias que visem à melhoria da segurança viária, da sinalização, da ambiência e da valorização do pedestre (turista), mantendo em mente que o planejamento das infraestruturas de transportes das regiões deve servir, antes de tudo, à própria população local, uma vez que geralmente não existe distinção entre a infraestrutura e os serviços de transporte utilizados por visitantes e residentes. Segundo Peixoto (2018, p. 38): “Com isso, a configuração da infraestrutura e da rede de transporte influencia tanto a vida cotidiana dos moradores locais, quanto a experiência turística dos turistas que dela fazem uso.”.

Levando em conta o comum jargão no setor do turismo, de que um destino somente é bom para o turista, se for bom para seu cidadão, destaca-se que as políticas e as intervenções sobre esse equipamento não podem representar um possível conflito entre comunidade receptora e turistas, mas sim buscar prover as necessidades da infraestrutura de transportes e mobiliário urbanos para ambos os públicos, contribuindo para a atratividade do destino ao facilitar os deslocamentos e as experiências locais.

Logo, o direcionamento para o planejamento da mobilidade urbana brasileira, quando em interseção com o turismo, é exposto na Figura 5.

Figura 5 – Direcionamentos para o planejamento do setor de mobilidade urbana brasileiro

DIRECIONAMENTOS PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR DA MOBILIDADE URBANA BRASILEIRO

Objetivo: Subsidiar ações que visem fortalecer as infraestruturas e serviços de mobilidade urbana dos municípios brasileiros, com vistas ao desenvolvimento e crescimento do setor do turismo.

PROPOSTAS DE AÇÕES



DIRETRIZ ABARCADA
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Incentivar a priorização dos modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo nos deslocamentos turísticos urbanos.
- Almejar a acessibilidade universal nos destinos e nos atrativos turísticos.
- Prezar pela qualidade dos espaços públicos, buscando projetos com áreas verdes e de contemplação, fachadas ativas e outros atributos que influenciem a experiência do visitante, fomentando também a implementação de logradouros turísticos.
- Buscar o planejamento participativo e contribuir com a fiscalização e a avaliação das políticas locais de mobilidade urbana dos destinos turísticos.
- Prezar pela segurança e pela assistência ao turista, cooperando com os entes locais na implementação de programas e ações para a melhoria da segurança pública, como fomento a atividades de educação e lazer, além de monitoramento, iluminação e policiamento dos logradouros.

**DIRETRIZ ABARCADA**
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Contribuir com a modernização de normas e regulamentações para a qualificação dos serviços de transporte turístico em âmbito urbano.
- Auxiliar o planejamento de uso dos recursos públicos destinados à qualificação da infraestrutura turísticas em logradouros públicos.
- Promover a integração física, operacional e tarifária entre os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público ou privado local, intermunicipal e/ou metropolitano.

**DIRETRIZ ABARCADA**
SUSTENTABILIDADE**DIRETRIZ ABARCADA**
DESCENTRALIZAÇÃO

- Estimular a criação de ambientes urbanos mais seguros, confortáveis e atrativos, encorajando visitantes a despendem mais tempo nos logradouros públicos.
- Colaborar com o estabelecimento de critérios para as formas de ocupação urbana voltadas às atividades turísticas, buscando diversificar o uso e a ocupação do solo.
- Incentivar o empreendedorismo local, fomentando a participação social e o financiamento da infraestrutura nos espaços públicos urbanos, de forma a ampliar e enriquecer a experiência turística.
- Incitar pontos turísticos como elementos de localização da cidade.
- Apoiar eventos e intervenções culturais locais que promovam a visitação e aumentem o fluxo turístico.
- Colaborar para a ideia de uma cadeia produtiva turística unificada, conectando os empreendedores locais.

**DIRETRIZ ABARCADA**
INTERMODALIDADE**DIRETRIZ ABARCADA**
PARCERIAS E CONCESSÕES

- Estimular a integração entre os modos de transporte nos descolamentos turísticos, com foco nos modos não motorizados e no transporte público coletivo.
- Considerar as áreas rurais adjacentes às áreas urbanas no planejamento e na implementação de ações voltadas à intermodalidade e à integração dos transportes e à atração de investimentos.
- Colaborar no planejamento e na readequação de rotas e horários para prestação dos serviços de transporte público coletivo, que permitam uma adequada ligação entre os terminais dos diversos modos de transporte locais.
- Cooperar para a implantação, a reforma e a qualificação de infraestrutura cicloviária em logradouros públicos turísticos, integrada à rede de mobilidade local.
- Incentivar e facilitar os passeios pela cidade (*citytours*) via modos de transporte coletivos e/ou modos de transporte não motorizados.
- Qualificar a sinalização turística e os serviços de informações ao turista, para a correta e fácil identificação de destinos, atrativos e atrações locais.
- Incitar a melhora do mobiliário urbano local, priorizando aqueles necessários aos deslocamentos não motorizados, à acessibilidade universal e à estética da cidade (como calçadas deterioradas, pouca arborização, iluminação pública insuficiente, lixo e entulhos etc.).

**DIRETRIZ ABARCADA
INTERMODALIDADE****DIRETRIZ ABARCADA
PARCERIAS E CONCESSÕES**

- Qualificar a sinalização turística e os serviços de informações ao turista, para a correta e fácil identificação de destinos, atrativos e atrações locais.
- Incitar a melhora do mobiliário urbano local, priorizando aqueles necessários aos deslocamentos não motorizados, à acessibilidade universal e à estética da cidade (como calçadas deterioradas, pouca arborização, iluminação pública insuficiente, lixo, entulhos etc.).
- Garantir a acessibilidade aos principais pontos e atrativos turísticos locais.
- Impulsionar a criação de áreas verdes, como parques e praças, para proporcionar espaços de lazer, prática de esportes, eventos e entretenimento.
- Prover educação ambiental e programas de turismo cívico e cidadão nas cidades, disponíveis tanto para a população local quanto para os turistas.
- Disponibilizar portfólio de oportunidades de negócios e boas práticas, objetivando atrair investimentos para as estruturas e para os serviços de mobilidade urbana e culturais da cidade.
- Fomentar parcerias com instituições privadas que contemplem o financiamento do setor da mobilidade urbana, com ênfase em soluções sustentáveis.

**DIRETRIZ ABARCADA
EFICIÊNCIA**

- Buscar ampliar a conectividade de internet nos destinos e atrativos turísticos urbanos e em seus adjacentes rurais.
- Oportunizar *hub* digital para conectar a indústria criativa da cidade aos consumidores e investidores, aumentando a visibilidade dos empreendedores locais.
- Empreender a digitalização de atrativos, atrações e roteiros turísticos locais.
- Estimular o mapeamento e a sistematização de atrativos, atrações, eventos e empreendimentos de lazer e cultura da cidade, visando aperfeiçoar o uso e a ocupação do solo a partir da oferta turística.
- Realizar a avaliação dos retornos econômicos e sociais resultantes de investimentos em infraestrutura e serviços turísticos.

**DIRETRIZ ABARCADA
DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS**

- Delinear procedimentos de capacitação para empreendedores locais aprenderem a captar investimentos através de projetos com foco em mobilidade urbana.
- Efetuar capacitações e mentorias, via plataforma digital e ações presenciais, para empreendedores locais e prestadores de serviço turístico tangentes à mobilidade urbana qualificarem-se, contribuindo para a competitividade do destino.

**DIRETRIZ ABARCADA
PUBLICIDADE DE INFORMAÇÕES****DIRETRIZ ABARCADA
MULTIPLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES**

- Melhorar o nível de dados e informações sobre o perfil e o fluxo de turistas dentro dos centros urbanos.
- Efetuar processos periódicos de consulta à sociedade quanto às infraestruturas e aos serviços de lazer, cultura e turismo, e quanto aos meios de transporte locais.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

5 PLANEJAMENTO DO SETOR FERROVIÁRIO (META 5)

O escopo desta meta é a elaboração de propostas de melhorias dos acessos, dos serviços e das experiências no que tange à infraestrutura ferroviária do País. Tais propostas são exibidas na Figura 6, a partir da avaliação geral do setor em interface com o turismo e das análises realizadas até então.

Vale enfatizar que, de acordo com o MTur:

Os serviços de trens turísticos e culturais caracterizam-se pelo transporte não regular de passageiros, com o objetivo de agregar valor aos destinos turísticos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária, configurando-se em atrativos culturais e produtos turísticos das cidades, auxiliando-as na diversificação da oferta. (BRASIL, 2010, p. 15).

Para o BID (BRAKARZ *et al.*, 2021), de acordo com os cenários simulados no *PNL 2035*, com projetos já em andamento, observa-se que os resultados apontam para uma matriz de transporte mais equilibrada, com maior participação dos modos de grande capacidade, como as ferrovias, e, por consequência, com menor custo e ambientalmente mais sustentáveis.

Figura 6 – Direcionamentos para o planejamento do setor ferroviário brasileiro

DIRECIONAMENTOS PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Objetivo: Subsidiar ações que visem aprimorar e fortalecer o sistema de transporte ferroviário brasileiro, com vistas ao desenvolvimento e crescimento do setor do turismo.

PROPOSTAS DE AÇÕES



DIRETRIZ ABARCADA
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Cooperar com os entes e os órgãos responsáveis no planejamento tático do setor de transporte ferroviário em interface com o turismo.
- Considerar as estratégias e as iniciativas dos órgãos responsáveis pelo transporte ferroviário na seleção ou na elaboração de projetos de desenvolvimento do turismo ferroviário.
- Promover estudos técnicos, conjuntamente com entes responsáveis, que busquem demonstrar a viabilidade de utilização de bens móveis e imóveis da memória ferroviária brasileira para turismo.
- Priorizar investimentos em infraestrutura ferroviária e serviços nos ativos referentes à memória ferroviária nacional, empenhando-se para facilitar linhas de créditos para investimentos nesses ativos.
- Procurar desenvolver o mercado de trens turísticos e seus serviços, além da ampliação das linhas ferroviárias de passageiros do País, auxiliando os órgãos e os entes responsáveis e traçando conjuntamente programas e projetos.
- Propor mecanismos para o desenvolvimento de redes ferroviárias compartilhadas para transporte de passageiros e de carga, visando à exploração da capacidade ociosa em trechos de baixa demanda.

**DIRETRIZ ABARCADA**
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Encorajar a inclusão do serviço de transporte de passageiros no processo de concessão para operadores de transporte de carga.
- Contribuir com estudos, dados e informações para a regulamentação dos marcos legais e regulatórios, visando ao aumento da oferta ferroviária para, entre e nos destinos turísticos.
- Incentivar a criação de serviços de transporte de passageiros sobre trilhos para atrativos turísticos.
- Monitorar os contratos de concessões ferroviárias de carga, a fim de se buscar exploração de novos negócios, como *shortlines*.
- Avaliar e propor políticas e incentivos tarifários.

**DIRETRIZ ABARCADA**
SUSTENTABILIDADE**DIRETRIZ ABARCADA**
DESCENTRALIZAÇÃO

- Facilitar a exploração comercial nas estações e nos terminais de embarque e desembarque de passageiros para os empreendedores locais, buscando favorecer e impulsionar o *trade* turístico da região.
- Estimular a criação de atrativos e serviços nas localidades que apresentam embarque e desembarque de passageiros, sempre considerando valorizar a cultura da comunidade local.
- Verificar, arquitetar e otimizar, em conjunto com os órgãos e os entes responsáveis, o desenvolvimento urbano em torno das estações e dos terminais ferroviários, buscando o desenvolvimento regional por meio do turismo.
- Promover a conservação da memória ferroviária brasileira.
- Investir nas tecnologias limpas e na redução de gases poluentes, pautando-se na sustentabilidade ecológica para desenvolver o turismo ferroviário.

**DIRETRIZ ABARCADA**
INTERMODALIDADE**DIRETRIZ ABARCADA**
PARCERIAS E CONCESSÕES

- Ampliar a malha ferroviária destinada ao turismo e promover melhorias na infraestrutura existente visando maior eficiência logística.
- Priorizar projetos ferroviários voltados ao incremento do fluxo turístico por meio da integração com outros modos de transporte.
- Melhorar a conectividade e a acessibilidade no território nacional, com a ampliação da oferta do serviço de transporte ferroviário de passageiros, fortalecendo o poder de escolha dos usuários.
- Identificar, avaliar e dar uso a trechos ferroviários subutilizados/abandonados para o transporte de passageiros e/ou cargas.
- Buscar a efetivação das estações ferroviárias sem operação e projetos de utilização de ramais ferroviários desativados ou subutilizados (trechos ferroviários ociosos).
- Buscar otimizar e ampliar a utilização da infraestrutura ferroviária existente no País para o turismo.
- Avaliar e planejar projetos de concessão de corredores logísticos multimodais integrados.

**DIRETRIZ ABARCADA
INTERMODALIDADE****DIRETRIZ ABARCADA
PARCERIAS E CONCESSÕES**

- Potencializar os serviços das infraestruturas ferroviárias, comercializando serviços turísticos.
- Alavancar a melhoria da segurança ferroviária em áreas de travessia urbana.
- Incentivar a construção de ferrovias planejadas.
- Contemplar os trens turísticos e culturais, além dos deslocamentos para os destinos turísticos, na abertura de investimentos em novos corredores de transporte ferroviário.
- Instruir o *trade* turístico e os investidores quanto aos possíveis benefícios da implementação de acesso ferroviário a complexos turísticos, quando viável.
- Mobilizar e conferir participação de entidades e especialistas do setor nas tratativas de incentivos a trens turísticos.
- Buscar medidas de exploração da faixa de domínio para o turismo.

**DIRETRIZ ABARCADA
EFICIÊNCIA**

- Desenvolver estudos de demanda para mapear o fluxo e o perfil de turistas que utilizam as infraestruturas e os serviços ferroviários de passageiros, promovendo dados atualizados.
- Incentivar o uso de tecnologia para subsidiar o planejamento de transportes e serviços ferroviários dos municípios e das regiões turísticas.

**DIRETRIZ ABARCADA
DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS**

- Promover a valorização profissional dentro do setor ferroviário em interface com o turismo, buscando consolidar medidas de proteção trabalhista, qualificação e reconhecimento dos profissionais da área.
- Disponibilizar cursos e capacitações para os profissionais das áreas correlatas ao transporte ferroviário de passageiros e receptivo turístico, buscando desenvolver competências, qualidade e consequente competitividade para o turismo brasileiro.

**DIRETRIZ ABARCADA
PUBLICIDADE DE INFORMAÇÕES****DIRETRIZ ABARCADA
MULTIPLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES**

- Difundir melhores práticas e casos de sucesso e estudos, nacionais e internacionais, acerca do turismo ferroviário, auxiliando a multiplicação de procedimentos, técnicas e conhecimentos.
- Publicar, periodicamente, dados e informações confiáveis referentes ao setor, em plataformas digitais amplamente acessíveis.
- Investir em estratégias e ferramentas para a comunicação com/entre os entes, órgãos, empresas e investidores correlatos ao setor de transporte ferroviário de passageiros e de trens turísticos e culturais.
- Auxiliar o desenvolvimento de material publicitário e estimular a divulgação do turismo ferroviário brasileiro, sua infraestrutura e seus serviços, para possíveis investidores.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

6 PLANEJAMENTO DO SETOR HIDROVIÁRIO (META 6)

O escopo desta meta diz respeito à elaboração de propostas de melhorias dos acessos, dos serviços e das experiências no que tange à infraestrutura hidroviária do País que, de acordo com a análise do ME e do MTur no *Guia de Retomada Econômica do Turismo* (BRASIL, 2021), explora pouco o transporte fluvial, mesmo sendo identificado como um transporte necessário no Brasil. Tais propostas são exibidas na Figura 7, a partir da avaliação geral do setor em interface com o turismo e das análises realizadas até então.

Figura 7 – Direcionamentos para o planejamento do setor hidroviário brasileiro

DIRECIONAMENTOS PARA O PLANEJAMENTO DO SETOR HIDROVIÁRIO BRASILEIRO

Objetivo: Subsidiar ações que visem aprimorar e fortalecer o sistema de transporte hidroviário brasileiro, com vistas ao desenvolvimento e crescimento do setor do turismo.

PROPOSTAS DE AÇÕES



DIRETRIZ ABARCADA
INTEGRAÇÃO ESTRATÉGICA

- Cooperar com os entes e os órgãos responsáveis, incluindo-se a Marinha do Brasil, no planejamento tático do setor de transportes hidroviários em interface com o turismo.
- Debater a viabilidade das concessões hidroviárias, no que tange aos serviços de passageiros, mobilizando e conferindo a participação de órgãos, entidades, comunidades e especialistas do setor.
- Buscar contribuir com a adequação do ambiente regulatório com base em normas e experiências de sucesso, nacionais e internacionais.
- Colaborar com medidas que visem à ampliação da concorrência no setor, como o regime de liberdade tarifária na prestação de serviços.
- Aprimorar os processos de concepção, execução e manutenção de infraestruturas e serviços hidroviários, prezando por segurança, eficiência, comodidade e conforto do fluxo de turistas.
- Fomentar o turismo náutico brasileiro também em cooperação com destinos fronteiriços, sob o ponto de vista do fluxo de rotas internacionais.
- Provocar discussões, debates e ações para a consideração do turismo nas políticas nacionais e regionais correlatas à navegação brasileira.
- Avaliar e planejar projetos de concessão de corredores logísticos multimodais integrados.
- Potencializar o transporte de passageiros nas regiões amazônicas, por meio da concentração dos investimentos de infraestrutura no modo hidroviário.
- Procurar reavaliar o subsistema aquaviário federal a partir da conectividade turística como critério de priorização, considerando as regiões e os fluxos turísticos.
- Estimular a ampliação e a melhoria de infraestruturas de apoio às práticas de turismo náutico de esporte e recreio.
- Fomentar o transporte de passageiros por meio da cabotagem, contribuindo para a integração e para o desenvolvimento regional, sobretudo no âmbito de regiões turísticas.
- Considerar as estratégias e as iniciativas dos órgãos de transportes aquáticos na elaboração de projetos de desenvolvimento do turismo náutico.



DIRETRIZ ABARCADA
SUSTENTABILIDADE



DIRETRIZ ABARCADA
DESCENTRALIZAÇÃO

- Prezar pela melhoria e ampliação dos serviços de navegação interior, especialmente daqueles municípios turísticos dependentes das vias aquáticas.
- Identificar e promover as singularidades das regiões, dentro e fora d'água, como atrativos turísticos, potencializando a experiência dos turistas que se deslocam por ali.
- Considerar as particularidades regionais na proposição das normas e regulamentos do setor, a fim de que os custos de implantação da infraestrutura e da operação viabilizem o desenvolvimento da região como destino turístico e a continuidade da oferta de serviços.
- Arquitetar programas para revitalização das cidades portuárias.
- Facilitar a exploração comercial nos portos, quando possível, para os empreendedores locais, buscando favorecer e impulsionar o *trade* turístico da região.
- Verificar, arquitetar e otimizar, junto aos órgãos e entes responsáveis, o desenvolvimento urbano em torno dos portos, buscando o desenvolvimento regional por meio do turismo.
- Adotar critérios para priorização de investimentos voltados ao desenvolvimento dos portos localizados em municípios turísticos, considerando os benefícios gerados para a comunidade receptora.
- Alavancar a criação de terminais hidroviários para o transporte de passageiros.
- Buscar aumentar a conectividade da rede nacional de transporte hidroviário.
- Estimular o transporte de passageiros pelo sistema portuário, adequando regiões turísticas portuárias para a operação.
- Gerar projetos para melhorar a interação entre portos-cidades turísticas.
- Incrementar o desenvolvimento de atividades náuticas e esportes aquáticos.

**DIRETRIZ ABARCADA
INTERMODALIDADE****DIRETRIZ ABARCADA
PARCERIAS E CONCESSÕES**

- Incentivar o desenvolvimento das rotas aquaviárias para o transporte de passageiros a partir de instrumentos de financiamento.
- Promover incentivos para atração de investimentos para as infraestruturas, serviços e atividades de turismo náutico.
- Aumentar o número de Instalações Portuárias de Turismo.
- Fomentar a construção de modelos de negócio mais eficientes.
- Oportunizar investimentos para aumentar a capacidade e qualidade da rede de portos do Brasil.
- Buscar oportunizar a revitalização das regiões portuárias em grandes cidades, promovendo atividades turísticas.
- Priorizar as melhorias dos acessos terrestres das instalações portuárias e hidroviárias.
- Incitar a construção, revitalização e reforma de infraestrutura de orlas e terminais fluviais, lacustres ou marítimos de interesse turístico.
- Fomentar o acesso a regiões turísticas via modo hidroviário por meio da integração eficiente com os demais modos.
- Identificar as hidrovias prioritárias que promovam a conectividade turística, para priorizar ações.

**DIRETRIZ ABARCADA
EFICIÊNCIA**

- Aperfeiçoar o monitoramento de passageiros por meio de informações estruturadas de dados.
- Mapear as principais vias e infraestruturas hidroviárias que servem ao Turismo no Brasil para identificação de cidades ou regiões estratégicas que requerem prioridade de investimentos.
- Desenvolver estudos de viabilidade para novas infraestruturas hidroviárias nas regiões que apresentam potencial turístico.
- Contemplar sistemas eletrônicos com capacidade para o monitorar o tráfego aquaviário.
- Vislumbrar projetos de inteligência logística de passageiros.

**DIRETRIZ ABARCADA
DESENVOLVIMENTO DE COMPETÊNCIAS**

- Promover a valorização profissional dentro do setor hidroviário em interface com o turismo, buscando consolidar medidas de proteção trabalhista, qualificação e reconhecimento dos profissionais da área.
- Disponibilizar cursos e capacitações para os profissionais das áreas correlatas ao transporte hidroviário de passageiros e receptivo turístico, buscando desenvolver competências, qualidade e consequente competitividade para o turismo brasileiro.
- Incitar e apoiar medidas para tornar mais acessível a formação de profissionais no setor de transportes aquáticos, em seus diversos escopos, buscando desenvolver competências, qualidade e consequente competitividade para o sistema hidroviário e o receptivo turístico brasileiros.

**DIRETRIZ ABARCADA
PUBLICIDADE DE INFORMAÇÕES****DIRETRIZ ABARCADA
MULTIPLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES**

- Difundir melhores práticas e casos de sucesso e estudo, nacionais e internacionais, acerca do turismo náutico, auxiliando na multiplicação de procedimentos, técnicas e conhecimentos.
- Publicar, periodicamente, dados e informações confiáveis referentes ao setor, em plataformas digitais amplamente acessíveis.
- Investir em estratégias e ferramentas para a comunicação com/entre os entes, órgãos e empresas e investidores correlatos ao setor de transporte hidroviário de passageiros, cruzeiros e esportes aquáticos.
- Auxiliar no desenvolvimento de material publicitário e estimular a divulgação do turismo náutico brasileiro, sua infraestrutura e serviços, para possíveis investidores.
- Organizar mapa turístico dinâmico das rotas marítimas e fluviais, que destaque a integração com os outros modos de transporte, e as principais infraestruturas e serviços disponíveis nos trajetos.

Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

REFERÊNCIAS

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 14. ed. São Paulo: SENAC, 2019.

BENI, M. C. (Org.) **Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão – Desenvolvimento Regional, Redes de Produção e Clusters**. Barueri: Manole, 2012.

BRAKARZ, B. *et al.* Infralog: Uma rota para descarbonização do setor de transporte no Brasil. **BID**, [Washington, D.C.], 19 out. 2021. Disponível em: <https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/infralog-uma-rota-para-descarbonizacao-do-setor-de-transporte-no-brasil/>. Acesso em: 3 jan. 2022.

BRASIL. Ministério da Economia (ME). Ministério do Turismo (MTur). **Guia de Retomada Econômica do Turismo**: Resumo Executivo. Brasília, DF: ME: MTur, jul. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/retomada-do-turismo/GuiaRetomadaEconmicadoTurismo.pdf>. Acesso em: 3 jan. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). **Cartilha de orientação para proposição de projetos de trens turísticos e culturais**. Brasília: MTur, 2010. Disponível em: http://antigo.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf. Acesso em: 3 jan. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Gabinete do Ministro. Portaria nº 632, de 14 de setembro de 2020. Institui o Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística no âmbito do Ministério do Turismo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 set. 2020a. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=15/09/2020&jornal=515&pagina=105>. Acesso em: 1 jun. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria MTur nº 41, de 24 de novembro de 2021. Consolida e atualiza as normas sobre o Programa de Regionalização do Turismo, a Categorização dos Municípios do Mapa do Turismo Brasileiro e o Mapa do Turismo Brasileiro, além de estabelecer os critérios, as orientações, os compromissos, os procedimentos e os prazos para a composição deste. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 nov. 2021. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=26/11/2021&jornal=515&pagina=130>. Acesso em: 3 ago. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Retomada do Turismo. **Página inicial**. Brasília, DF, [2021]. Disponível em: <https://retomada.turismo.gov.br/>. Acesso em: 2 jun. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões. **Estratégias Territoriais para o Desenvolvimento Turístico**. Brasília, DF, 2022. Disponível em: <http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/>. Acesso em: 1 jun. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.359, de 20 de maio de 2020**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Turismo e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança. Brasília, DF: Presidência da República, 2020b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10359.htm. Acesso em: 31 maio 2022.

BRASIL, Presidência da República. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição

Federal, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm. Acesso em: 18 abr. 2022.

BRASIL, Presidência da República. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 18 abr. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018**. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm. Acesso em: 1 jun. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Ministério da Economia (ME). Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade. **Portaria nº 20.809, de 14 de setembro de 2020**. Lista os setores da economia mais impactados pela pandemia após a decretação da calamidade pública decorrente do Covid-19. Brasília, DF: Presidência da República, 2020c. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-20.809-de-14-de-setembro-de-2020-277430324>. Acesso em: 1 jun. 2022.

DUREN, N. L. de. Como planejar cidades acessíveis? **BID**, [Washington, D.C.], 7 out. 2021. Disponível em: <https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/como-planejar-cidades-acessiveis/>. Acesso em: 3 jan. 2022.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. 1. ed. [Barueri]: Grupo GEN, 2013.

NASCIMENTO, L. Estudo prevê crescimento de até 55% no turismo rodoviário este ano. **MTur**, Brasília, DF, 24 jun. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/estudo-preve-crescimento-de-ate-55-no-turismo-rodoviario-este-ano>. Acesso em: 1 jun. 2022.

PAGE, S. J. **Transporte e Turismo**. Porto Alegre: Artmed, 2008.

PEIXOTO, N. E. S. **Identificação dos parâmetros de infraestrutura de transporte urbano que influenciam na mobilidade do turista**. 2018. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

RIBEIRO, K.; BETTINI, J.; EVY, D. Transporte e Turismo transformando a economia no pós-pandemia – Parte 1. **BID**, [Washington, D.C.], 15 abr. 2021a. <https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/transporte-e-turismo-transformando-a-economia-no-pos-pandemia-parte-1/>. Disponível em: Acesso em: 3 jan. 2022.

RIBEIRO, K.; BETTINI, J.; EVY, D. Transporte e Turismo transformando a economia no pós-pandemia – Parte 2. **BID**, [Washington, D.C.], 27 abr. 2021b. Disponível em: <https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/transporte-e-turismo-transformando-a-economia-no-pos-pandemia-parte-2/>. Acesso em: 3 jan. 2022.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano do Desenvolvimento
CGMob	Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
EPL	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
ME	Ministério da Economia
MIInfra	Ministério da Infraestrutura
MTur	Ministério do Turismo
PAN	Plano Aeroviário Nacional
PcD	Pessoa com Deficiência
PHE	Plano Hidroviário Estratégico
PME	Pequena e média empresa
PNL 2035	Plano Nacional de Logística 2035
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNT	Plano Nacional de Turismo
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
PSTT	Plano Setorial de Transportes Terrestres
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
ROI	Retorno Sobre Investimento
SE	Secretaria Executiva
SECULT	Secretaria Especial de Cultura
SNAIC	Secretaria Nacional de Investimentos, Parcerias e Concessões
SNDTur	Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo
SNINFRA	Secretaria Nacional de Infraestrutura Turística
TED	Termo de Execução Descentralizada
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Instrumentos analisados para elaboração do Plano de Ação	6
Figura 2 – Infraestruturas de mobilidade e de conectividade turísticas.....	17
Figura 3 – Direcionamentos para o planejamento do setor aeroviário brasileiro	25
Figura 4 – Direcionamentos para o planejamento do setor rodoviário brasileiro.....	27
Figura 5 – Direcionamentos para o planejamento do setor de mobilidade urbana brasileiro...	31
Figura 6 – Direcionamentos para o planejamento do setor ferroviário brasileiro	34
Figura 7 – Direcionamentos para o planejamento do setor hidroviário brasileiro.....	37

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Plano de Ação, Eixo 1 – Políticas Públicas e Planejamento Intersetorial.....	14
Quadro 2 – Plano de Ação, Eixo 2 – Desenvolvimento Regional	16
Quadro 3 – Plano de Ação, Eixo 3 – Infraestrutura e Serviços.....	20
Quadro 4 – Plano de Ação Eixo 4 – Inovação Tecnológica.....	21
Quadro 5 – Plano de Ação Eixo 5 – Capacitação	22
Quadro 6 – Plano de Ação Eixo 6 – Comunicação.....	23

