

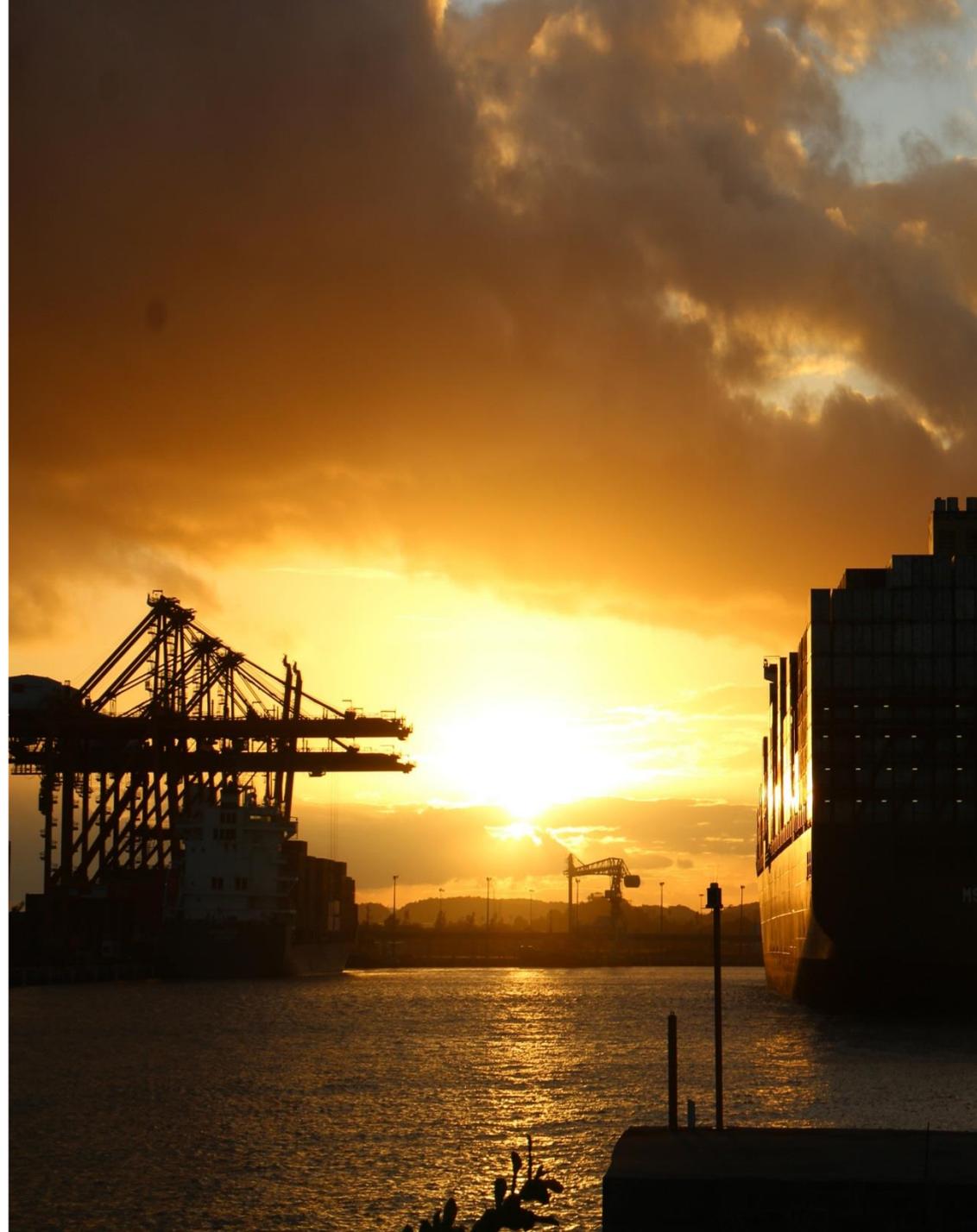
REGULAÇÃO ECONÔMICA DA PRATICAGEM

VISÃO GERAL & PRINCIPAIS DESAFIOS

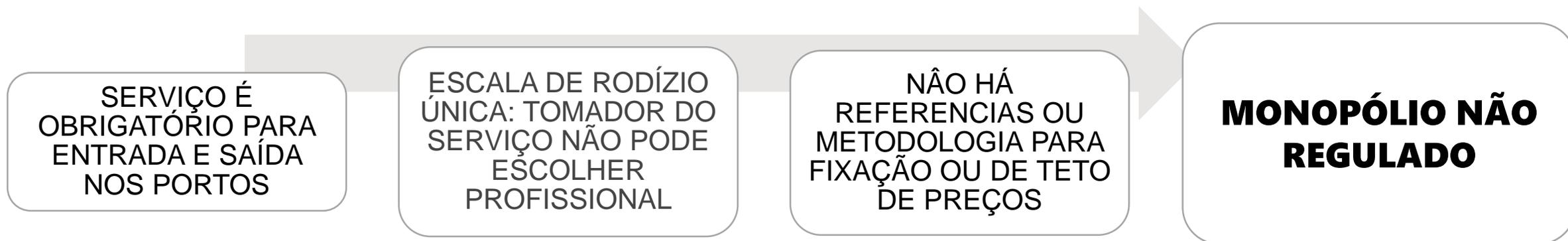
4 de Outubro de 2023

Câmara dos Deputados – Brasília, DF

Comissão de Viação e Transportes (CVT) - Audiência Pública



SITUAÇÃO ATUAL E DIAGNÓSTICO DE CONSENSO: **MONOPÓLIO NÃO REGULADO**



RESULTADO:

- SEM REGULAÇÃO ECONÔMICA, E APENAS COM A REGULAÇÃO TÉCNICA PELA MARINHA DO BRASIL, O PODER DE NEGOCIAÇÃO É DESPROPORCIONAL A FAVOR DA PRATICAGEM.
- ▶ TCU: PREÇOS MUITO ACIMA DA MÉDIA INTERNACIONAL (*)
- ▶ CNI: FATOR CRÍTICO NO IMPACTO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS (**)
- ▶ FPA: CUSTO REDUZ COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES DE PRODUTOS AGRÍCOLAS (***)

(*) [Relatório TCU / código 64161993](#)

(**) Nota Técnica CNI PL 877/2022

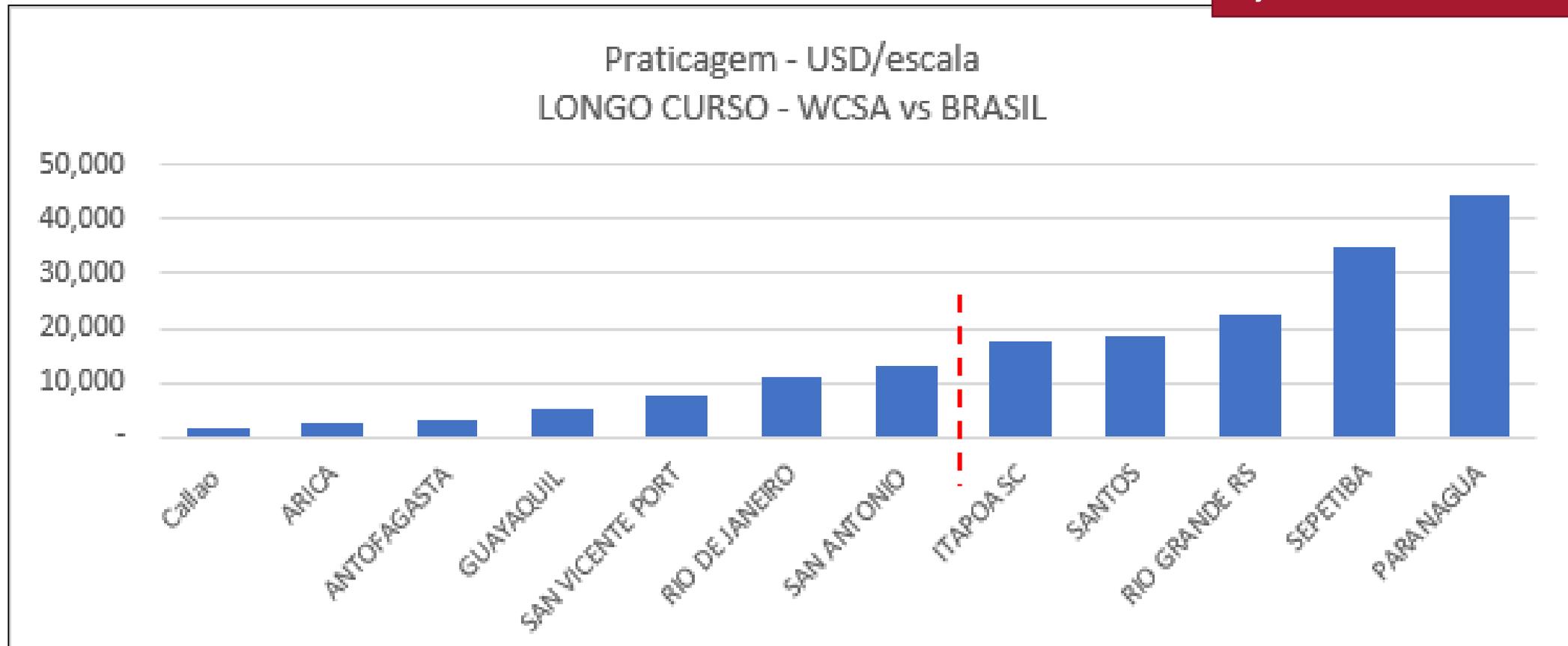
(***) Nota Técnica FPA PL 877/2022

CUSTO DE PRATICAGEM COMPARADO EM VÁRIOS PORTOS: **BRASIL ACIMA DE OUTROS PAÍSES**



EXEMPLO 1 – COSTA OESTE DA AMÉRICA LATINA vs. BRASIL:
Média Portos América Latina – US\$ 5.590/escala;
Média Portos Brasileiros – US\$ 24.836/escala.

4,4 vezes maior

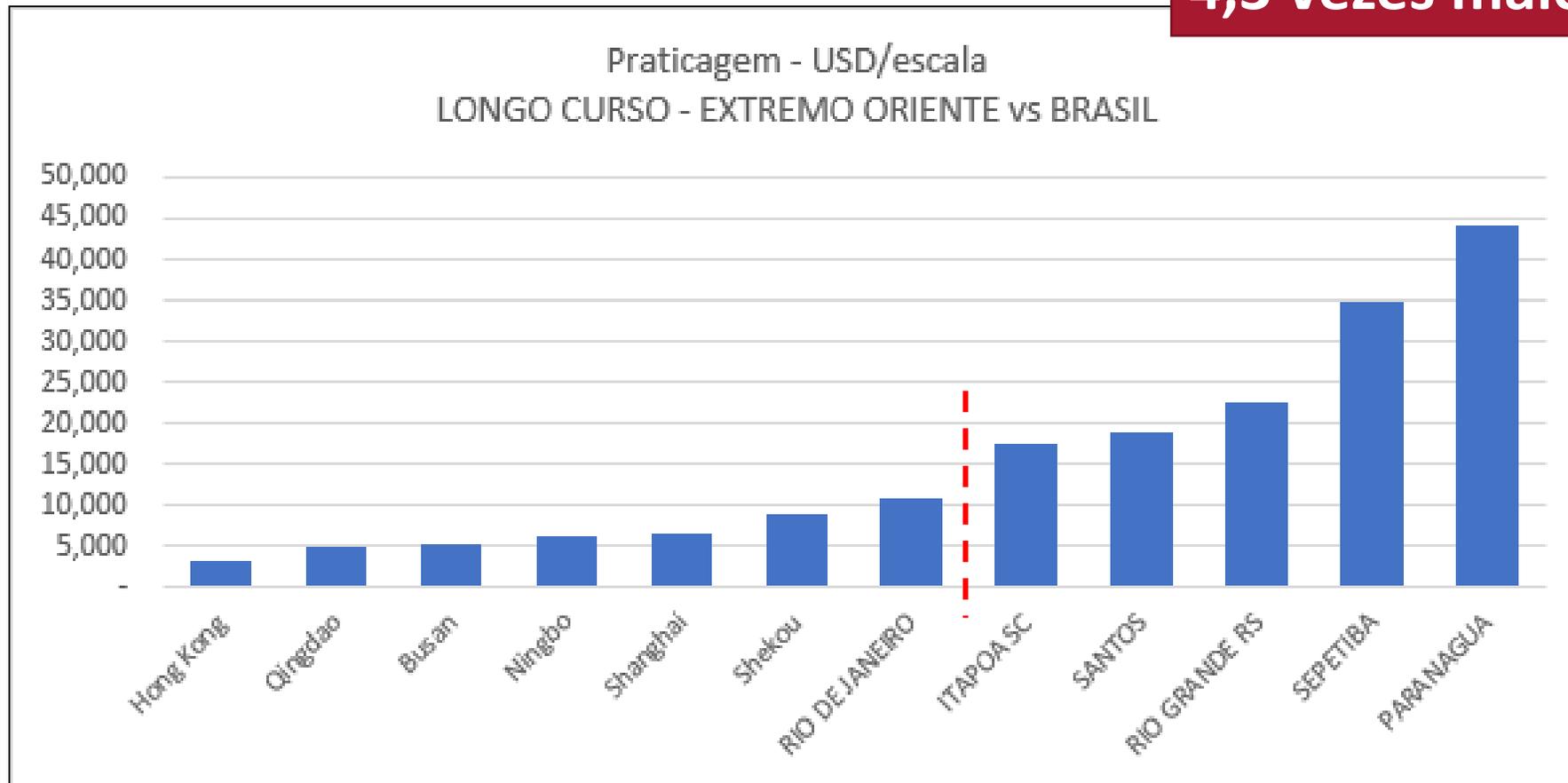


CUSTO DE PRATICAGEM COMPARADO EM VÁRIOS PORTOS: **BRASIL ACIMA DE OUTROS PAÍSES**



EXEMPLO 2 – EXTREMO ORIENTE vs. BRASIL:
Média Portos América Latina – US\$ 5.718/escala;
Média Portos Brasileiros – US\$ 24.836/escala.

4,3 vezes maior



Fonte: CNNT

CONCLUSÃO TÉCNICA: MONOPÓLIO (SEM CONCORRÊNCIA) E SEM REGULAÇÃO ECONÔMICA LEVA A PREÇOS MAIORES



CentroNave



AUDITORIA OPERACIONAL 2020

(*)

- PREÇOS MUITO ACIMA DOS INTERNACIONAIS

 **2,6 X SUPERIOR**

À MAIOR TARIFA DOS EUA

(VALOR MÉDIO DA HORA DA MANOBRA NO BRASIL)

 **529% DE ÁGIO**

(MÉDIA PREÇOS 8 PORTOS BRASILEIROS VS 9 PORTOS INTERNACIONAIS)

- CONCORRÊNCIA IMPERFEITA E INFRAÇÃO À ORDEM ECONÔMICA, **AFRONTA AO ART. 170 DA CONSTITUIÇÃO**

TODOS OS OUVIDOS: ANTAQ, DPC/MARINHA, CADE E MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA CONCORDARAM COM AS CONCLUSÕES DO RELATÓRIO



NOTA TÉCNICA 2020 (**)

- NÍVEL DE PREÇOS **AFETA NEGATIVAMENTE EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES**

- **MAIOR CONCORRÊNCIA NÃO IMPACTA PREÇOS,**
EM RAZÃO DO **RODÍZIO ÚNICO**

- **REITERA CONCLUSÕES DA AUDITORIA DO TCU**

445. Por meio da **Nota técnica 1/2020/DEE/CADE**, de 3/1/2020 (peça 175), **o Cade reafirma que as conclusões apresentadas pelo Relatório de Auditoria:**

Coincidem com análises prévias realizadas no Cade, no sentido de que tais serviços são prestados efetivamente em regime de monopólio privado e que certas características e circunstâncias desse mercado reforçam o poder dos práticos na negociação ou imposição dos preços dos serviços.

446. O Conselho também aponta que os modelos econométricos estimados pelo DEE corroboraram a hipótese de que **o número de ofertantes desses serviços não afeta a variação dos preços dos serviços, o que seria esperado se houvesse algum nível de concorrência entre eles, e que o nível de preços afeta negativamente exportações e importações**, com o agravante de que os níveis de preços praticados no Brasil são superiores aos praticados no exterior. Finaliza afirmando que:

Tanto o Relatório de Auditoria, quanto o estudo realizado no Cade demonstram que os preços dos serviços de praticagem sofrem uma distorção em função da monopolização e do poder de barganha que os práticos detêm no processo de fixação dos preços. Dessa forma, evidencia-se que a melhor maneira de tornar os preços mais alinhados com o padrão internacional seria a adoção de um modelo de regulação econômica da atividade, com maior transparência da metodologia de cálculo e fiscalização mais efetiva do regulador, preservadas, obviamente, as necessidades de segurança da navegação.



ESTUDO EFICIÊNCIA PORTUÁRIA 2012 (***)

- EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL É DE **MONOPÓLIO REGULADO**

- ESTUDO APONTA QUE **ONDE HÁ MONOPÓLIO, HÁ REGULAÇÃO ECONÔMICA** PERMANENTE

- **EXEMPLOS DE PAÍSES COM TARIFAS REGULADAS:**
HOLANDA, ALEMANHA, FRANÇA, SUÉCIA, TURQUIA, POLÔNIA, NORUEGA, ITÁLIA, GRÉCIA, LITUÂNIA, FINLÂNDIA, DINAMARCA, CROÁCIA E BÉLGICA



(*) *Relatório TCU / código 64161993*

(**) *NOTA TÉCNICA 1/2020/DEE/ CADE, DE 3/1/2020*

(***) *Análise e Avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário Brasileiro*

BRASIL NA CONTRAMÃO DO MUNDO: A RECOMENDAÇÃO É QUE MONOPÓLIO PRECISA DE REGULAÇÃO



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO RECOMENDA:

1. Alteração legislativa para regular economicamente o serviço.
2. Aprimorar transparência, motivação das decisões, e participação de interessados quanto a nº de práticos, nº de manobras, limites de corrente e calado, parâmetros relativos às condições de impraticabilidade e fiscalização da escala de rodízio único



CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA RECOMENDA:

1. Adoção de modelo de regulação econômica da atividade
2. Maior transparência da metodologia de cálculo
3. Fiscalização mais efetiva do regulador



ORG. PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO RECOMENDA (*):

1. Extinguir a escala de rodízio única ou
2. Criar alguma forma de controle de preços



BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO RECOMENDA:

1. Regular economicamente os serviços de praticagem.

(*) https://www.oecd-ilibrary.org/sites/283dc7c1-pt/1/3/3/index.html?itemId=/content/publication/283dc7c1-pt&_csp_=d7a9bff9d004188b80a7959c47ad4d9a&itemIGO=oecd&itemContentType=book#annex-d1e28957

GOVERNO E ORG.

1. ANTAQ
2. MINISTÉRIO DOS PORTOS
3. MARINHA
4. BNDES
5. OCDE
6. TCU (ÁREA TÉCNICA)
7. CADE

ARMADORES

8. ABAC (CABOTAGEM)
9. CENTRONAVE (LONGO CURSO)
10. CLIA (CRUZEIROS)

CONFEDERAÇÕES

11. CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL
12. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA
13. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE
14. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO

ASSOCIAÇÕES DE CARGA E DE TERMINAIS

15. FRENTE PARLAMENTAR DA AGROPECUÁRIA
16. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO ALUMÍNIO
17. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE ÓLEOS VEGETAIS
18. ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS

CONSENSO: TODOS DEFENDEM A REGULAÇÃO ECONÔMICA !

PRATICAGEM

1. CONAPRA
2. FENAPRÁTICOS





CentroNave

A MARINHA DEFENDE A REGULAÇÃO ECONÔMICA PELA ANTAQ

53'37"

"Vislumbra-se na regulação econômica relevante contribuição para o desenvolvimento do transporte aquaviário. Propõe que a **Antaq assumo o papel de reguladora econômica. Esta proposição é defendida pela Marinha do Brasil** como Autoridade Marítima"

55'52"

"A Marinha do Brasil vislumbra que o arranjo proposto pelo conjunto dos **PLs 4392/2020 e 757/2022 consolida a percepção de competências distintas** para regulação técnica, hoje exercida pela Autoridade Marítima, e a econômica, inexistente atualmente no País"

DIRETOR DE PORTOS E COSTAS,
VICE-ALMIRANTE SÉRGIO SALGUEIRINHO
APOIA
PLS 4392/2020 E 757/2022



Audiência Pública "Regulamentação do serviço de praticagem – Comissão de Administração da Câmara dos Deputados – 31/08/2023"

56'52"

"Em virtude de imperfeições causadas pela existência da escala de rodízio única por razões essencialmente técnicas há a **imprescindível necessidade de regulação econômica e a Marinha não possui vocação para regulação econômica** e considera que a separação entre os entes – regulação técnica e regulação econômica – deve ser preservada".

O QUE É NECESSÁRIO: IMPLANTAR A REGULAÇÃO ECONÔMICA !



1

DEBATE PÚBLICO + TRANSPARÊNCIA

CONSCIENTIZAÇÃO
DOS IMPACTOS DOS
PLS NO CUSTO DAS
OPERAÇÕES
LOGÍSTICAS
NACIONAIS



2

REGULAÇÃO TÉCNICA

ATIVIDADE JÁ
EXERCIDA COM
EXCELÊNCIA PELA
MARINHA



3

APROVAÇÃO DOS PLS 4392 E 757

MONOPÓLIO E
SERVIÇO PÚBLICO
REGULADO



4

REGULAÇÃO ECONÔMICA

CORPO TÉCNICO DA
AGÊNCIA JÁ ESTÁ
PREPARADO PARA A
TAREFA