

# Armadores e terminais pedem regulação econômica da praticagem pela Antaq; categoria nega abusividade de preços



Arquivo/Divulgação

*Praticagem do Brasil ressaltou, durante audiência na Câmara dos Deputados, que categoria estabeleceu relação pacífica e firmou uma série de acordos com tomadores de serviço*

Representantes de armadores e de terminais portuários defenderam, nesta quinta-feira (31), a regulação econômica da praticagem e a atribuição da função à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A avaliação do grupo é que a regulação técnica é exercida adequadamente pela autoridade marítima e que o serviço é bem prestado pela categoria, porém os tomadores do serviço alegam que a preocupação mora na falta de poder de barganha com os práticos sobre a remuneração.

O presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão, rebateu as críticas e disse que a categoria estabeleceu uma relação pacífica com os tomadores de serviço. Falcão ressaltou que é preciso considerar os acordos finais do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e do Tribunal de Contas da União (TCU) e aguardar atualização da OCDE, que se baseou nos apontamentos iniciais do órgão antitruste e do tribunal. Ele salientou que o TCU concluiu que a Marinha regula corretamente a atividade. E acrescentou que não houve nenhuma acusação de abusividade de preços.

O prático alegou que a Lei de segurança do tráfego aquaviário - Lesta (9.537/1997) e a Normam 12 (1998), com suas atualizações posteriores, abordam o cálculo do preço da praticagem. Ele acrescentou que a autoridade marítima nunca deixou de fazer o trabalho de regulação quando houve algum indicio de desequilíbrio. Falcão também elencou que existem grandes negociações e acordos entre os práticos e grandes armadores ou agências marítimas e agentes intermediários que os representam.

O debate ocorreu na tarde desta quinta-feira (31), em audiência da Comissão de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados, que tratou da regulamentação do serviço de praticagem (PLs 1.565/2019 e 877/2022). "Temos que ter muito cuidado porque existe no Brasil um processo forte de verticalização. Quem quer verticalizar, quer ser dono da cadeia inteira (...) e quem representa esses interesses não está preservando o interesse brasileiro (...) Temos que ter cuidado com o discurso do que é interessante ao povo brasileiro e o que tem a grandes trades", afirmou.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) pede a regulação não por tabelamento, mas pelo tratamento dos casos excepcionais. O diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, focou na regulação de casos excepcionais, em que não há possibilidade de acordo. Ele frisou que a questão é de ordem econômica e o que está em discussão é o preço do serviço.

Loureiro citou o caso de Manaus (AM), onde os práticos estariam pedindo um aumento de 300% de preço. "É uma prestação de serviço e deve se dar em termos razoáveis", defendeu. O Centronave representa 19 armadores de longo curso, que transportam em torno de 97% do total de contêineres importados e exportados no Brasil.

O argumento é que a regulação econômica se justifica pela ausência de concorrência pelo serviço de praticagem, causada pelo rodízio único. Loureiro reiterou que a cooperação técnica da armação com a praticagem resulta em melhorias e em operações mais seguras. "A qualidade técnica não está em discussão", ponderou.

Na visão do Centronave, existe uma superposição de atribuições entre autoridade marítima, as autoridades portuárias e a praticagem no monitoramento e controle dos canais de acesso e nos parâmetros de navegabilidade (calado, ventos, marés etc), o que contribui para elevação dos custos.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, reforçou que a questão é sobretudo econômica. O problema, segundo ele, se estende há 26 anos, desde a Lesta (9.537/1997), que estabeleceu o exercício da regulação técnica pela Marinha. Na avaliação da Abac, sem regulação econômica, não há controle de preços e nem metodologia para fixação de preços. "O custo do serviço é alto para a sociedade brasileira. As elevações dos custos não são proporcionais à inflação e reflete no Custo Brasil", afirmou.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) entende que a regulação técnica é adequadamente exercida pela autoridade marítima e que a proposta de segregação da regulação econômica da regulação técnica é necessária e consta no PL do poder executivo 757/2022. Para a CNT, o PL 757 está alinhado com avaliação do TCU e do Cade e com as recomendações da OCDE no sentido de que a intervenção da agência reguladora deve acontecer na definição dos preços, fiscalização do cumprimento dos padrões adequados para o serviço, guardadas atribuições da autoridade marítima e que eventual mediação dos preços deve ocorrer em qualquer situação de disputa, e não apenas havendo paralisação dos serviços.

"A regulação econômica da praticagem pode e deve ser realizada pela Antaq, que no âmbito de suas atribuições legais detém competência, capacidade e conhecimento para fixar os preços a serem aplicados nos preços da praticagem", disse a representante da CNT, Lilian Schaefer, que é vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam.

Ela destacou que o setor de navegação identificou ausência nos PLs de previsão da regulação econômica da atividade ou efetiva aplicação sempre que demanda, no caso de abuso ou exorbitância de valores adotados, questões essenciais e deve ser considerada na elaboração de regramento da praticagem no Brasil. "O serviço de praticagem no Brasil tem caráter

monopolista e a falta de regulação econômica faz com que hoje não haja metodologia clara e transparente na fixação dos preços de praticagem, dificultando sobremaneira qualquer negociação", pontuou. Ela acrescentou que os reajustes que vem sendo adotados não acompanham índices inflacionários.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, salientou que a excelência da regulação da Marinha e do serviço prestado pelos práticos não está em discussão, e sim a regulação econômica. Para a ATP, o trabalho em escala de rodízio único reforça o monopólio na prestação dos serviços. "Mesmo antes de existir a escala de rodízio único, a negociação do preço da praticagem era difícil porque as entidades que regiam em determinadas ZPs eram pequenas. Com a escala de rodízio única, a negociação com o bloco reforçou esse monopólio", apontou. Segundo Barbosa, não existe liberdade de negociação porque, na prática, ela nunca é favorável ao tomador de serviço.

A ATP defende que os tomadores de serviço possam ter uma instância que coíba a abusividade na cobrança de serviços, que acompanhe os reajustes e arbitre conflitos. A associação é contra o tabelamento e a favor que essa instância faça a regulação econômica dos serviços de praticagem, função para a qual sugere a Antaq. A ATP sugere que a Marinha continue com a regulação técnica e a Antaq faça a regulação econômica do setor a todo tempo, não apenas em caso de indisponibilidade de serviço. Barbosa disse ainda que as tarifas da praticagem já são reguladas em vários países do mundo.

A Logística Brasil se manifestou a favor de a regulação ficar integralmente na Marinha, ao contrário da posição dos armadores. O presidente da associação, André de Seixas, disse que o entendimento é que a Antaq não deve regular economicamente o serviço e que a praticagem não é serviço de transporte, porque envolve segurança da navegação e salvaguarda de vidas humanas e marinhas. "A Marinha tem total condição de fazer regulação bem feita e particionar essa regulação colocando a parte técnica, que é relevante, para se medir o custo e o preço final do serviço seria um equívoco muito grande", Seixas.

(/#facebook) (/#twitter) (/#linkedin) (/#whatsapp) (/#telegram)  
(/#facebook\_messenger) (/#pinterest)  
(<https://www.addtoany.com/share?url=https%3A%2F%2Fwww.portosenavios.nega-abusividade-de-precos&title=Armadores%20e%20terminais%20pedem%20regula%C3%A7%C3%95o>)

PUBLICIDADE

Navalshore 2022 - Feira e Conferência da Indústria Marítima



(<https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/cl.php?>

bannerid=547&zoneid=26&sig=523749949359be0c25578921e769860c42ec2fc747f1aa1fc0fea717a878dd16&oadest=https%3A%2F%2Fwww.mareste.com.br%2F)

(<https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/cl.php?>

bannerid=337&zoneid=48&sig=3b8753aaf10cf52673e661345b1bad153ea3b3957927df5e76e5790706786432&oadest=https%3A%2F%2Fwww.portosenavios.com.br%2Fservicos%2F)