IBCI

ANÁLISE COMPARATIVA DOS MERCADOS DE PRATICAGEM

Como fortalecer a competitividade do setor

(Brasil, Hong Kong, Japão, Holanda, EUA)

www.ibcibr.com

AUTORES E PROPÓSITO

- Autores: Juliana Oliveira Domingues e Eduardo Molan Gaban
- Propósito: comparar modelos internacionais e propor caminhos para maior competitividade no Brasil
- Enfoque: estrutura de mercado, regulação econômica, produtividade e preços

IBCI

AGENDA

- Contexto e objetivos
- Metodologia e escopo
- Panorama Brasil
- Casos internacionais (Hong Kong, Japão, Holanda, Estados Unidos)
- Resultados comparativos
- Recomendações e caminhos de implementação
- Conclusões

IBCI

CONTEXTO

- Praticagem: serviço essencial, alto risco e relevância para segurança e fluidez portuária
- Prevalência de monopólio legal/exclusividade por zona nas principais jurisdições
- No Brasil, debate sobre custos, número de práticos e ausência histórica de regulação econômica de preços

OBJETIVOS DO ESTUDO

- Comparar funcionamento, regulação, organização e remuneração da praticagem
- Avaliar número de práticos e volume de manobras (total e por profissional)
- Examinar mecanismos de preço e modelos organizacionais
- Derivar implicações e recomendações para o Brasil

METODOLOGIA E FONTES

- Análise empírica: dados documentais, relatórios oficiais, artigos científicos, fontes setoriais
- Países: Hong Kong, Japão, Holanda, Estados Unidos (contraste com Brasil)
- Foco: regulação de preços, modelos de organização, produtividade, transparência

BRASIL – MARCO REGULATÓRIO E ORGANIZAÇÃO

- Lei 9.537/1997 (LESTA) e normas da Autoridade Marítima (NORMAM-12/DPC)
- Prestação por associações/empresas de práticos por zona portuária; rodízio único; exclusividade prática
- Livre negociação histórica de preços (Lei 14.813/2024: intervenção em caso de abuso)

Notas:

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA) - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

LEI Nº 14.813, DE 15 DE JANEIRO DE 2024 - Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

BRASIL – NÚMEROS E QUESTÕES

- Efetivo ~600 práticos; ~40–50 mil manobras/ano (ordem de grandeza)
- Críticas: preços elevados; baixa transparência; contratos com sigilo; rodízio reduz concorrência
- PEC pouco efetivo; debate sobre suficiência do efetivo em zonas portuárias de alta demanda (ex.: Santos)

Nota:
PEC - Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático

HONG KONG - ESTRUTURA E PRODUTIVIDADE

- HKPA (associação única); ~100–108 práticos; monopólio legal
- Tarifas reguladas (Pilotage Dues); supervisão governamental
- ≈54 mil manobras/ano; ≈500+ manobras/prático/ano; alto uso de tecnologia (VTS, AIS)

Notas:
HKPA - Hong Kong Pilots Association
VTS - Sistema de Tráfego de Embarcações
AIS - Automatic Identification System

JAPÃO - ESTRUTURA E PREÇOS

- 35 associações regionais sob coordenação nacional; monopólio por zona
- Tarifas regionais com teto aprovado pelo governo (MLIT)
- Volume elevado de manobras; carga por prático em centenas/ano (varia por porto)

Nota:
MLIT - Ministério de Terras, Infraestrutura, Transporte e Turismo

HOLANDA - ESTRUTURA E REGULAÇÃO

- Nederlands Loodswezen (entidade única, 4 regiões); ~450–470 práticos
- ACM define tarifas anualmente (regulação econômica robusta)
- ≈90 mil manobras/ano; ~200 manobras/prático/ano (média)

Nota:
ACM - Autoridade de Consumidores e Mercados

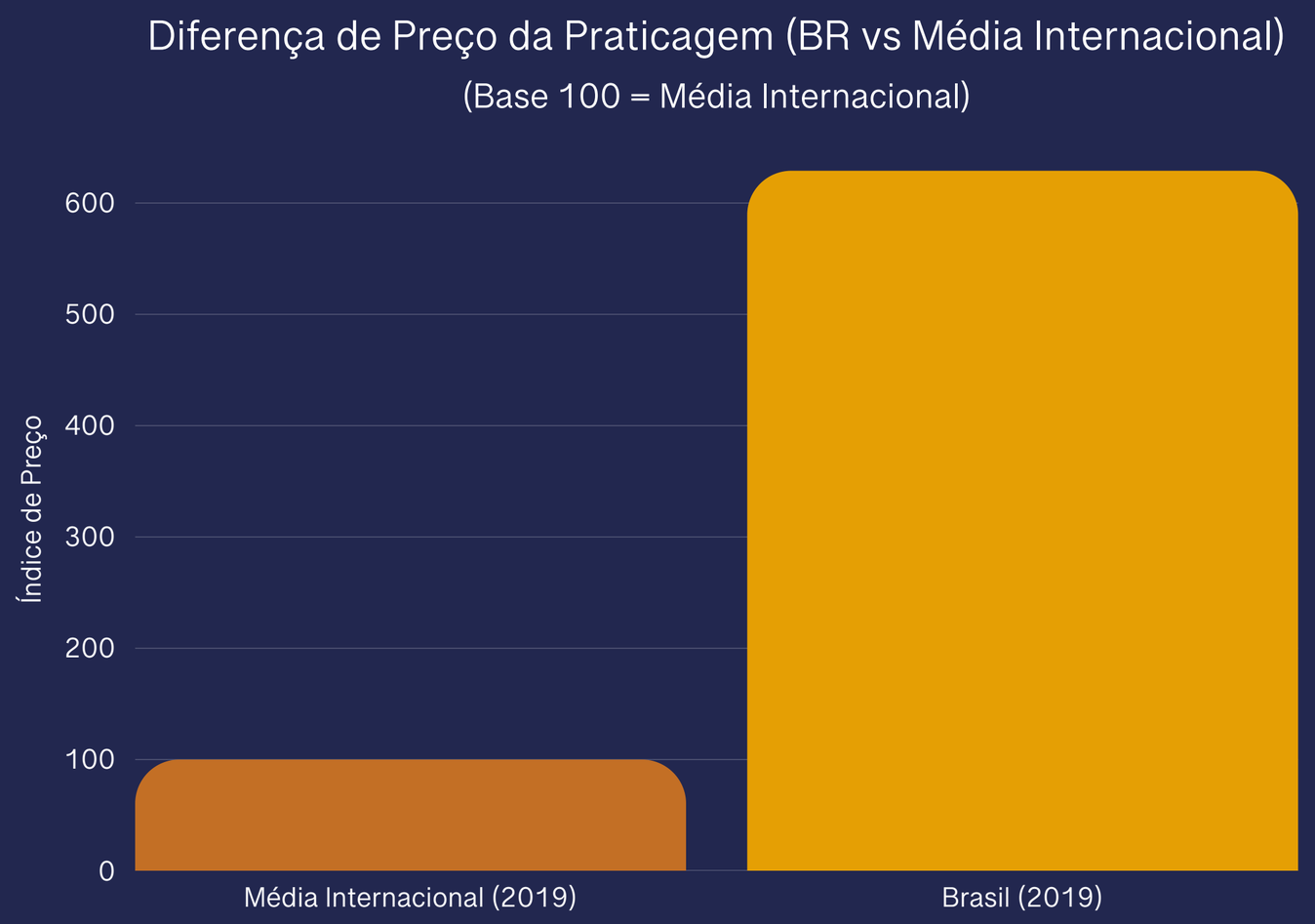
ESTADOS UNIDOS - ESTRUTURA E REGULAÇÃO

- Regulação estadual desde 1789; ~1.200 práticos; associações exclusivas por porto/região
- Tarifas fixadas por comissões estaduais (modelo de tarifa regulada)
- Produtividade varia; geralmente abaixo de Hong Kong; foco em segurança e disponibilidade

QUADRO COMPARATIVO - SÍNTESE DOS MODELOS

País/Região	Práticos (aprox.)	Manobras/ano (aprox.)	Preço/Regulação	Modelo
Hong Kong	~100	~54 mil	Tarifas reguladas (Pilotage Dues)	Associação única (HKPA)
Japão	~650–700	>100 mil (estim.)	Teto tarifário (MLIT)	Associações regionais (35)
Holanda	~450–470	>90 mil	Tarifas pela ACM	Loodswezen (4 regiões)
EUA	~1.200	>100 mil (portos somados)	Tarifas por comissões estaduais	Associações exclusivas locais
Brasil	~600	~40–50 mil	Livre negociação (intervenção excepcional)	Monopólio de fato; rodízio único

PREÇO DA PRATICAGEM: BRASIL VS MÉDIA INTERNACIONAL (2019)



PADRÕES ESTRUTURAIS OBSERVADOS

- Monopólio legal/exclusividade por zona é a regra nas jurisdições analisadas
- Regulação econômica de preços presente nos casos estrangeiros (Hong Kong, Japão, Nederlands, Estados Unidos)
- Transparência e governança robustas mitigam poder de mercado

PRODUTIVIDADE E TECNOLOGIA

- Correlação: volume de operações ↔ número de práticos
- Tecnologia (VTS, helicópteros, lanchas rápidas, simuladores) eleva eficiência
- Hong Kong e Nederland exibem alta coordenação operacional; ganhos de escala evidentes

Nota:
VTS - Sistema de Tráfego de Embarcações

BRASIL - DIAGNÓSTICO

- Custos elevados comparativamente (evidência TCU/OCDE)
- Ausência histórica de regulação econômica e baixa transparência
- Modelo de contratação unificada e rodízio desincentivam competição por preço

Notas:
TCU - Tribunal de Contas da União
OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

LEI 14.813/2024 – O QUE MUDA

- Consolida rodízio e exclusividade de práticos por zona portuária em lei
- Prevê intervenção de preço em caso de abuso/defasagem (até 12 meses)
- Exige aprimoramentos em habilitação/recertificação e transparência operacional

RECOMENDAÇÕES (1) – REGULAÇÃO E TRANSPARÊNCIA

- Instituir regulação econômica setorial (p.ex., ANTAQ)
- Definir metodologia de custos e revisão periódica de tarifas
- Publicar parâmetros de cálculo e relatórios de desempenho
- Aprimorar transparência na definição de efetivo por zona portuária
- Rever e operacionalizar o PEC com critérios claros
- Metas de segurança, pontualidade e eficiência (SLA)

Notas:
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviárioss
PEC - Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático
SLA - Service Level Agreement

RECOMENDAÇÕES (2) – OFERTA E EFICIÊNCIA

- Avaliar ampliação planejada do efetivo em zonas portuárias críticas (ex.: Santos)
- Rotina de seleção/treinamento contínuo (simuladores, TRMs)
- Incentivar adoção de tecnologias de apoio (VTS, integração porto-navio)
- Estudar concessões/permitem-se modelos com maior accountability
- Projetos-piloto de concorrência limitada (com salvaguardas de segurança)
- Monitorar impactos e recalibrar políticas

Notas:
TRMs - Training Resource Management
VTS - Sistema de Tráfego de Embarcações

RISCOS E SALVAGUARDAS

- Risco: competição desordenada afetar segurança
  - Mitigação: metas de segurança, certificações, supervisão independente
- Risco: subinvestimento em meios
  - Mitigação: exigências contratuais e auditorias

ROADMAP DE IMPLEMENTAÇÃO (VISÃO DE ALTO NÍVEL)

- **Curto prazo**: transparência, coleta de custos, definição de métricas
- **Médio prazo**: regulação econômica, pilotos de eficiência, reforço de treinamento
- **Longo prazo**: avaliação de concessões/arranjos híbridos, expansão planejada do efetivo

CONCLUSÕES

- Monopólio é padrão internacional; diferença brasileira está na regulação econômica e transparência
- Aumentar número de práticos sem regulação não garante queda de preços
- Combinação de regulação econômica + eficiência operacional é caminho para competitividade

PRÓXIMOS PASSOS E Q&A

- Definir escopo do engajamento com reguladores e stakeholders
- Priorizar zonas portuárias de maior impacto para pilotos de melhoria

OBRIGADO

IBCI

Dra. Juliana Oliveira Domingues
E-mail: julianadomingues@usp.br

Dr. Eduardo Molan Gaban
E-mail: gaban@ibcibr.com.br

Website
www.ibcibr.com

Endereço
SGAN 601, Bloco H, Sala 2049, Asa Norte
CEP: 70.830-018 - Brasília/DF