

## MODELO PARA ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES REFERENTE À CONSULTA PÚBLICA Nº 01 /2013

**IMPORTANTE:** As contribuições que não se tratem de alteração no texto da Metodologia, mas sim de Texto onde constem as contribuições e respectivas justificativas, deverão ser feitas por meio desta ficha. No item EXTRATO, deverá constar uma síntese da Nota Técnica, com no máximo 100 palavras. Esta ficha deverá ser preenchida e enviada para o e-mail [cnap.consulta@planalto.gov.br](mailto:cnap.consulta@planalto.gov.br). Todas as contribuições serão avaliadas e respondidas de forma consolidada em relatório específico.

**NOME/IDENTIFICAÇÃO:** PRÁTICOS DA BARRA DO RIO GRANDE LTDA  
**CPF/CNPJ:** 02.390.883/0001-19

### EXTRATO:

Alterações de características em zona de praticagem que impliquem em aumento não linear dos custos.

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

## CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- MODELO NOTA TÉCNICA

### NOTA TÉCNICA SOBRE PROPOSTA DE METODOLOGIA DE REGULAÇÃO DE PREÇOS DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

#### 1. INTRODUÇÃO

A Zona de Praticagem da Barra do Rio Grande situa-se no extremo sul do país, abaixo da latitude 30º sul.

Além de localizar-se em área de clima reconhecidamente inclemente, o serviço de praticagem abrange o local onde a Lagoa dos Patos se encontra com o mar, com as correntes da barra criando um sistema com estado de mar próprio, experimentando-se ondas ainda mais altas e íngremes que o sistema de ondas que o gerou.

Este encontro da corrente, que pode alcançar velocidades acima de 5 nós, com as ondas do mar, fez com que a Praticagem de Rio Grande se mantivesse na vanguarda da utilização de tecnologia e equipamentos modernos.

Assim, na década de 80, foi a primeira Praticagem Brasileira a utilizar lanchas rápidas em fibra de vidro e, a partir de meados da década de 90, a primeira a ter uma atalaia dotada de RADAR/ARPA para monitorar o tráfego e permitir que a lancha ficasse o menor tempo possível exposta ao clima adverso de fora de barra.

Em 1996 foi apresentado um estudo do Instituto Nacional de Portos e Hidrovias - INPH para um novo canal que permitisse o aumento do calado do Porto de Rio Grande, o que começou a se tornar realidade a partir de 2010.

#### 2. O NOVO CANAL DO PORTO DE RIO GRANDE

O estudo do INPH mostrava que para um maior calado no Porto de Rio Grande seria necessário um alongamento e maior convergência dos molhes, de forma a permitir a estabilidade da nova profundidade dragada, através de aumento da velocidade da corrente. Ainda, o estudo previa também um aumento no comprimento do canal fora de barra, de forma a alcançar a isobática de 18 metros, a partir de onde seria possível a navegação segura e desimpedida dos navios apresentando o novo calado máximo previsto, sem prático a bordo.

Percebendo que, quando o novo canal estivesse plenamente operacional, a lancha teria que ir mais longe, permanecer mais tempo e enfrentar maiores correntes no alto mar, a Praticagem começou a procurar soluções que permitissem melhorar o equipamento de embarque/desembarque de práticos e manter a eficiência do Porto de Rio Grande.

### 3. AS SOLUÇÕES PARA O TRANSPORTE DE PRÁTICOS NO NOVO CANAL DO PORTO DE RIO GRANDE

Desde que se deparou com a possibilidade do Projeto do Novo Calado para o Porto de Rio Grande se tornar realidade, a Praticagem percebeu o desafio que seria navegar por mais 6 milhas mar a dentro, na área de meteorologia inclemente do paralelo 30°, com o agravante do canal que desemboca no mar ter sua corrente aumentada.

Após pesquisar as soluções adotadas por outras praticagens no mundo, concentrou-se em três possibilidades: Lanchas do Tipo SWATH, Lanchas Auto Adriçáveis e Helicópteros.

Desta forma, práticos de Rio Grande passaram a visitar praticagens internacionais, em pesquisas das opções selecionadas.

Na Barra do Rio Columbia, no Oregon (EUA), encontrou-se uma região com condições meteorológicas extremamente semelhantes às de Rio Grande. A Barra do Rio Columbia, assim como a Barra de Rio Grande, é formada pelo encontro de uma corrente com o mar, acima do paralelo 30°, em uma região climática especialmente inóspita.

A Columbia River Bar Pilots - CRBP ([www.columbiariverbarpilots.com](http://www.columbiariverbarpilots.com)) passou então a ser ponto de referência nos estudos.

### 4. A SOLUÇÃO SELECIONADA

Após eliminar as lanchas do tipo SWATH pelo seu preço extremamente elevado, e as lanchas auto adriçáveis pela dificuldade de aquisição e operação no Brasil, a solução passou a ser implementação de um Serviço de Helicóptero para Práticos (Pilot Shuttle Service – PSS).

Para a operação em navios, é compulsório que o helicóptero seja de Categoria A, com 2 motores independentes que permitam o final da operação mesmo com a falha de um motor.

Até um passado recente, tais helicópteros biturbina eram grandes e caros. Porém, com o surgimento de aeronaves leves com esse tipo de motorização, o uso de helicóptero tornou-se comercialmente viável e, conseqüentemente, passou a ser adotado por um número cada vez maior de praticagens. Estados Unidos, Bélgica, Alemanha, França, Holanda, África do Sul e Austrália são alguns exemplos.

Assim, em 2010, um práctico de Rio Grande fez uma visita à CRBP para estudar e experimentar o uso de aeronaves para embarque em navios. No ano de 2011 foram feitos os primeiros contatos comerciais com uma empresa de helicópteros no Brasil, a Helibrás, com o Sr. Joel Fonseca. No ano de 2012, um práctico de Rio Grande coordenou o “Seminário Sobre Emprego de Helicópteros Para Embarque e Desembarque de Práticos”, realizado em Curitiba no dia 15 de março, para troca de experiência com outras praticagens que pudessem ter a mesma necessidade. Finalmente, ainda no ano de 2012, foram feitos contatos com a empresa Agusta-Westland, através do Sr. Fabrizio Romano, para a realização de testes com helicópteros no embarque e desembarque em navios no Porto de Rio Grande.

### 5. O DECRETO Nº 7.860 E A COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGENS - CNAP

Quando estava tudo tecnicamente e comercialmente preparado para uma negociação com os armadores que contemplassem os custos para fazer frente à nova realidade de Rio Grande, a Praticagem Brasileira começou a sofrer um ataque institucional que culminou com a sua inclusão no chamado “Pacote dos Portos” e a criação do CNAP.

Fato é que, desde as especulações sobre a criação de uma comissão para estudar a praticagem brasileira, se tornou virtualmente impossível qualquer negociação de preços. Os tomadores de serviço começaram a esperar por um tabelamento ou alguma medida que mudasse o Sistema de Praticagem Brasileiro e vêm se recusando sistematicamente a qualquer tipo de negociação com as praticagens. Exceto as negociações com a Transpetro e alguns reajustes locais isolados, a quase totalidade dos reajustes conseguidos recentemente pelas praticagens foram frutos de fixação da MB/DPC ou de ação judicial.

Paralelamente, como consequência daquelas informações e do movimento dos armadores, as praticagens interromperam todos os projetos de investimento, limitando-se a manutenção e reposição mínima do equipamento, situação que já perdura por mais de um ano e começa a produzir efeitos negativos sobre a organização da atividade.

### 6. CONCLUSÃO

Qualquer proposta de metodologia de regulação de preços do Serviço de Praticagem deveria considerar novas realidades da Zona de Praticagem que possam indicar a necessidade de maior investimento para manter o mesmo nível de eficiência, independente do reajuste linear dos custos.

No caso analisado de Rio Grande (RS), a aplicação de reajuste linear ao aumento do comprimento do canal pode levar a uma

importante recomposição dos custos, mas poderá não fazer frente à necessidade de investimentos adicionais, de forma a manter a eficiência do Porto.

O Porto de Rio Grande, por sua localização em área de meteorologia extrema, já tem uma grande incidência de declaração de impraticabilidade da barra pela Autoridade Marítima, apesar da Praticagem contar com a melhor infraestrutura disponível, de última geração e constantemente renovada.

Mantendo-se o mesmo tipo de equipamento, que já é muito acima do padrão mínimo determinado pelas normas, ocorrerá uma incidência ainda maior de impossibilidade de embarque e desembarque do prático, surpreendentemente tornando o porto menos eficiente após as mudanças que deveriam levar a uma melhoria, se bem aproveitadas.

Portanto, a Praticagem de Rio Grande encaminha a seguinte proposta:

*“Considerar na metodologia de preços a implementação de novas alternativas logísticas no transbordo de práticos, além do tradicional sistema de lanchas e veículos terrestres, em especial nas zonas de praticagem em que as mudanças sejam necessárias em função de nova configuração do porto e vias de acesso ou onde a implementação do transbordo por helicóptero, como um exemplo dessas novas alternativas, venha a produzir ganhos de produtividade e eficiência para o sistema”.*