

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

IMPORTANTE: As contribuições que não se tratam 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. Todas as contribuições serão avaliadas e respondidas de forma consolidada em relatório específico.

NOME/IDENTIFICAÇÃO: EDISON BOTELHO CALENZO
CPF/CNPJ: 025.580.337-00

EXTRATO: TODA A PROPOSTA SUGERIDA PARTE DA FALSA PREMISSA (ITEM 4 ATÉ O FINAL DO TRABALHO-ITEM 7) DE QUE OS PRÁTICOS DETÊM O MONOPÓLIO DOS SERVIÇOS E POR ESSE MOTIVO PODEM DITAR OS PREÇOS.

AO LONGO DE DÉCADAS (PARTIR ANOS 1960) OS PREÇOS SEMPRE FORAM ACORDADOS ENTRE AS PARTES E ADMITIR QUE COM A INTERVENÇÃO GOVERNAMENTAL E UMA POSSÍVEL REDUÇÃO DOS PREÇOS PRATICADOS, (POR EX. R\$ 2.000,00, R\$ 5.000,00 OU R\$ 10.000,00 EM CADA MANOBRA) VÁ ALTERAR O PREÇO DO FRETE É ACREDITAR EM “PAPAI NOEL” OU EM “COELHINHO DA PÁSCOA)

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAF

Inicialmente o Legislador deverá especificar se o mais importante é o preço do serviço ou a segurança da manobra e a preservação do meio ambiente, pois, se o preço dos Serviços de Praticagem forem aviltados, por pressão dos Armadores Nacionais e ESTRANGEIROS, é lógico e previsível que a qualidade desses serviços, venha a cair, qualidade essa hoje comparável à dos mais adiantados países do mundo.

Entendemos que muito mais do que o Serviço de Praticagem brasileiro ser um possível monopólio, o mercado de fretes do Brasil é caracterizado por um OLIGOPÓLIO de poucos Armadores ESTRANGEIROS, em especial nos navios “full container” e nada justifica que os preços dos Serviços de Praticagem do Brasil devam ser inferiores aos que esses Armadores pagam em países de economia aberta e democráticos, devendo ainda ser levado, nessa comparação, se o Estado subsidia de alguma forma o serviço.

É importante frisar que deve ser caracterizada como sem motivo de causa, qualquer pressão advinda do SYNDARMA, como representante do Armadores Nacionais, quanto ao preço dos Serviços de Praticagem , porque exceção feita à Navegação “Off Shore” e Portuária, inexistente a Armação Nacional, e as companhias hoje existentes, pertencem a Armadores Estrangeiros : Aliança – Hamburg Sud; Log-In – Maersk; Norsul – Gearbulk; Libra-CSAV; Flumar-Odfjel e Docenave-Mitsui.

O Serviço de Praticagem não tem qualquer relação com o CUSTO BRASIL, pois esse custo é caracterizado pela falta de armazenagem dos produtos (grãos por excelência), a dificuldade de transporte face a quase inexistência de hidrovias e ferrovias, a precariedade de nossas estradas de rodagem, a lentidão dos nossos terminais, tanto no recebimento de suas cargas como no carregamento dos navios e ainda pela deficiência dos serviços de dragagem.

SANTOS COMO EXEMPLO: o canal foi dragado para 15 metros, entretanto, dos cerca de 60 (sessenta) berços de atracação existentes, cerca de 10% são capazes de receber ou carregar navios com 15 metros de calado, por não possuírem a profundidade adequada para esse calado.

Em nossa vida profissional, tivemos oportunidade de chefiar a Divisão de Tráfego da FRONAPE – Frota Nacional de Petroleiros – atual TRANSPETRO. Na ocasião a FRONAPE operava cerca de 10.000.000 (dez milhões) de toneladas de porte e situava-se entre as 4 (quatro) maiores empresas de transporte de petróleo e seus derivados do mundo. Mesmo com essa capacidade de transporte, a FRONAPE jamais pode determinar os preços do frete (dos navios fretados) que sempre obedeciam às leis de mercado. O nível de frete sempre foi baseado no ‘WORLDSCALE’, e quando o mercado estava aquecido o “WORLDSCALE” subia e quando havia pouca demanda e o consequente excesso de navios, o “WORLDSCALE” descia.

O mercado de frete de grãos opera de forma idêntica, ou seja, quando existe excesso de navios e pouca carga o preço do frete cai e de forma inversa, quando existe grande produção de grãos e poucos navios para carregá-los o preço do frete sobe.

O preço do Serviço de Praticagem em nada interfere no valor do frete. O importante para o Armador é que seu navio seja ágil, tanto nas manobras de entrada e saída como em suas operações de carga e/ou descarga.

Registramos aqui, que um grande número de navios que fundeiam nas imediações da barra de Santos, não estão com seu programa de carga definido e esses navios “tramps”, ou seja, “vagabundos”, numa tradução literal, estão aguardando a possibilidade de arranjar uma carga nos diversos portos brasileiros.

Quanto aos navios “full container”, os principais Armadores (todos ESTRANGEIROS) dividem antecipadamente suas cargas e na hipótese de faltar algum navio de um determinado Armador para uma carga já programada, trabalham em “pull”, ou seja, dominam o mercado de fretes, ditando seus preços, às vezes fora de uma realidade do mercado internacional, e os pequenos Armadores (também ESTRANGEIROS) pegam as sobras desse mercado, em geral para linhas e portos que os mega transportadores não querem frequentar.

É inimaginável pensar que um mega navio que vá efetuar uma viagem do Brasil para Rotterdam (como ex.) cujo frete gire em torno de US 5.000.000,00 (cinco milhões de dólares) esteja realmente preocupado com o preço do Serviço de Praticagem no Brasil ou nos demais portos frequentados por eles. Esses Armadores querem é agilização de suas operações, pois, navio no porto não gera frete.

Friso que, nos meus cinquenta anos de atividades ligado as lides do mar, não tenho conhecimento de que algum ARMADOR BRASILEIRO, em alguma época, pode sentar-se à mesa de negociações para discutir os preços de praticagem nos portos que frequentavam, mesmo na época em que transportávamos cerca de 40% de nossa carga de exportação ou que a FRONAPE tenha, ao menos participado dessa mesma mesa, para negociar esses preços, quando a quase totalidade do petróleo que atendia o Brasil vinha em navios brasileiros pertencentes a PETROBRÁS ou fretados pela sua Armadora - FRONAPE.

Vejamos o caso dos navios de passageiros: os Armadores (todos ESTRANGEIROS) estiveram à mesa de negociação quando do Acordo de Prestação dos Serviços de Praticagem de Santos. Nas ocasiões, 1996, 1998 e 2004, o número de passageiros transportados era incipiente e, principalmente, de 2004 até 2013, o número de passageiros cresceu de forma acentuada e, em consequência, esses Armadores estão trazendo navios cada vez maiores e mais modernos, o que nos sinaliza que o serviço é altamente rentável, rivalizando com as rotas do Mediterrâneo e do Caribe.

NÃO PODEMOS DEIXAR DE REGISTRAR QUE ESSES NAVIOS CONCORREM DE FORMA PREDATÓRIA, COM NOSSO TURISMO INTERNO, E QUE PROVOCAM UMA ENORME EVASÃO DE DIVISAS.

Registramos também que a receita dos Serviços de Praticagem, nos diversos portos brasileiros, são uma migalha, para conter a evasão de divisas no mercado de fretes.

Ao longo de décadas, em particular do princípio dos anos 1960 até o ano de 1997/1998, quando foi editada a Lesta e sua Regulamentação, algumas praticagens do Brasil chegavam a conceder 75% de descontos para os navios brasileiros de carga geral e a maioria dessas praticagens, concedia 50% de descontos para esses navios, e a Marinha Mercante Brasileira acabou, numa prova incontestada de que os preços de praticagem nada têm a ver com o mercado de frete.

Finalizando queremos falar no “tão badalado” crescimento da cabotagem brasileira. Esse crescimento não existe e o que vemos na realidade, são os mega navios descarregando em uns poucos “Hub Ports”, sendo o principal o de Santos, e seus navios menores e já depreciados, efetuam a transferência dessa carga para os portos menores. Esse procedimento agiliza o mega navio, que descarrega sua carga em um ou dois portos, no máximo, e os seus navios menores, complementam a viagem e aproveitam algum espaço disponível no navio para transportar carga de cabotagem.

Para permitir o fato, os principais Armadores Brasileiros venderam seus navios para a HAMBURG SUD (caso da Aliança), para a MAERSK (caso da Log In), para a ODFJEL (caso da Flumar) etc. ... Esses Armadores ESTRANGEIROS mantêm esses navios na bandeira brasileira para gozar das “BENEFÍCIOS” concedidas pelo Governo Federal para os navios de bandeira brasileira.

A fim de esclarecer alguma dúvida se essa transferência é cabotagem ou não registro: será cabotagem se a carga for internada no “hub port”, ou seja, se os impostos de importação foram pagos no referido porto.

EDISON BOTELHO CALENZO
CAPITÃO-DE-LONGO-CURSO
ANALISTA TRANSPORTE MARÍTIMO-PETROBRAS
(APOSENTADO)
RG 02.878.302-5 – DETRAN/RJ

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- MODELO NOTA TÉCNICA

“