

PROPOSTAS PARA REDUZIR O CUSTO BRASIL NA ÁREA DE INFRAESTRUTURA

Diretoria de Relações Institucionais
Gerência Executiva de Infraestrutura

Novembro • 2023



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
1 APROVAR O NOVO MODELO PARA O SETOR ELÉTRICO	7
2 EXPANDIR A PARTICIPAÇÃO DAS HIDROELÉTRICAS	9
3 RACIONALIZAR OS ENCARGOS INCIDENTES SOBRE A TARIFA DE ENERGIA ELÉTRICA.....	11
4 AVANÇAR NA REGULAÇÃO DE ACESSO ÀS INFRAESTRUTURAS ESSENCIAIS NO GÁS NATURAL.....	13
5 DESENVOLVIMENTO DA PRODUÇÃO ONSHORE DE GÁS NATURAL.....	15
6 CRIAR DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA	17
7 MODERNIZAR A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA	19
8 REGULAMENTAR OS NOVOS MARCOS LEGAIS DE FERROVIAS E CABOTAGEM	21
9 POSSIBILITAR O REGIME DE AUTORIZAÇÃO PARA A EXPLORAÇÃO DE HIDROVIAS	23
10 ALTERAR O REGIME DE OUTORGA PARA O ESTABELECIMENTO DE PORTOS SECOS	25
11 TRANSFERIR AS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS PARA A GESTÃO PRIVADA	27
12 AGILIZAR A IMPLEMENTAÇÃO DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE ELETRÔNICO (DT-E).....	29
13 GARANTIR A EFETIVA REGULAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM	31

INTRODUÇÃO

PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA ENFRENTAMENTO DO CUSTO BRASIL

No mês de outubro de 2023, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI) definiu 17 projetos a serem executados nos próximos dois anos, além de outras 24 ações que serão objeto de monitoramento permanente. Esse conjunto de iniciativas têm como objetivo mitigar o Custo Brasil.

Reduzir o Custo Brasil não é um processo rápido e, muito menos indolor. Há perdedores nesse processo, que são os que se beneficiam de uma legislação inadequada e confusa e do monopólio legal em algumas atividades. Em compensação, são muitos os ganhadores, já que a redução do Custo Brasil beneficiará toda a sociedade.

O Brasil possui elevado déficit de infraestrutura e o setor produtivo nacional sente os efeitos da deterioração das condições nesse setor. Estradas mal conservadas, energia cara, portos com pequeno calado e baixa cobertura no saneamento básico, repercutem diretamente na competitividade da indústria nacional, e na atração de novos investimentos produtivos ao país.

Esse documento apresenta 13 propostas em apoio à iniciativa do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) na direção do enfrentamento do Custo Brasil.

1 APROVAR O NOVO MODELO PARA O SETOR ELÉTRICO

O setor elétrico mundial está passando por importantes transformações. Vários países estão promovendo mudanças institucionais e regulatórias para se adaptarem às pressões exercidas por avanços tecnológicos e por fenômenos ambientais. Novas tecnologias na exploração de fontes renováveis, incluindo a geração distribuída, em conjunto com os problemas causados pelo aquecimento global e as restrições ambientais, reforçam a necessidade de mudanças.

No Brasil, o atual modelo do setor elétrico tem apresentado claros sinais de esgotamento e o custo da energia tem crescido, sistematicamente, acima da inflação.

O PL 414/2021 aprimora o modelo regulatório e comercial do setor elétrico e apresenta medidas que irão redefinir os modelos de negócio do setor elétrico. Entre elas, destacamos:

- Ampliação do mercado livre de energia,
- Definir o novo papel das distribuidoras,
- Introdução de um mercado de capacidade (lastro) separado do mercado de energia;
- Novas modalidades de tarifas e formação de preços.

O Projeto também avança em propostas para viabilizar importantes transformações no setor elétrico, como o estabelecimento de novas regras aplicáveis às licitações no segmento de geração de energia. A expectativa é que a criação e ampliação destes mercados permitam uma maior racionalidade nos custos do setor.

PROPOSTA

Aprovar o PL 414/2021 (ou outra proposta na mesma direção), que aprimore o modelo regulatório e comercial do setor elétrico, assegurando a expansão do mercado livre.

2 EXPANDIR A PARTICIPAÇÃO DAS HIDROELÉTRICAS

O aumento acelerado da participação de novas energias renováveis, principalmente a eólica e solar, exigirá importantes transformações na forma de operar sistema elétrico e de distribuir riscos e custos.

Para assegurar a expansão das fontes renováveis e intermitentes, as usinas hidrelétricas se apresentam como principal instrumento para fornecer serviços ancilares de flexibilidade, armazenamento e segurança energética para o sistema elétrico.

A operação dos sistemas elétricos depende de fontes de geração rápidas e flexíveis para atender às demandas de pico, manter os níveis de tensão do sistema e restabelecer prontamente o fornecimento em casos de intermitência ou falha. A energia gerada por instalações hidrelétricas pode ser injetada no sistema elétrico mais rapidamente do que a de qualquer outra fonte energética.

Nos últimos anos a contratação de usinas hidroelétricas em leilões foi a mais baixa entre todas as fontes. Apesar disso, o Brasil possui ainda um potencial inventariado para o aproveitamento hidroelétrico equivalente a 68 GW, sendo que aproximadamente 12 GW não se sobrepõe a nenhuma unidade de conservação ou áreas quilombola ou indígenas.

A capacidade das usinas hidrelétricas de irer do zero à produção máxima, de forma rápida e previsível, as tornam excepcionalmente adequadas para atender às alterações de consumo e fornecer serviços ancilares ao sistema elétrico que mantenham o equilíbrio entre a oferta e a demanda de eletricidade. Portanto, será necessário que estes serviços sejam valorizados e remunerando adequadamente.

PROPOSTAS

- a) Implantar regras para mensuração dos serviços ancilares, relativos à flexibilidade, segurança energética e controle secundário de frequência, prestados pelas hidroelétricas;
- b) Implantar regras relativas à remuneração dos serviços ancilares prestados pelas hidroelétricas; e
- c) Rever a política de expansão das usinas hidroelétricas com reservatórios.

3 RACIONALIZAR OS ENCARGOS INCIDENTES SOBRE A TARIFA DE ENERGIA ELÉTRICA

Uma questão central que afeta a competitividade do setor produtivo é o peso dos impostos, taxas e encargos sobre a tarifa de energia elétrica. Estes impostos e encargos somados representam mais de 45% do total da tarifa. No caso específico dos encargos setoriais, o montante equivale a 13,7% do custo total das tarifas de energia. Atualmente, existem cerca de 16 encargos setoriais e taxas.

O peso global dessas cobranças constitui um sério entrave aos novos investimentos e ao desenvolvimento sustentável do setor elétrico. A racionalização dos encargos setoriais implicaria em uma elevação da competitividade industrial e, conseqüentemente, traria impactos positivos para economia brasileira. A redução nos custos de energia para o setor industrial poderia contribuir significativamente para a retomada econômica e para uma trajetória virtuosa de crescimento industrial do Brasil.

É importante destacar que os encargos podem configurar barreiras à competitividade da indústria brasileira mais significativas que tributos, já que os tributos podem ser parcialmente ressarcidos (como o ICMS), mas os encargos não apresentam esta possibilidade. Incentivos e subsídios devem ser constantemente revistos e reavaliados, sendo mantidos enquanto justificáveis. Mas ainda, seu estabelecimento deve vir sempre acompanhado de uma expectativa de término, o que não é o caso da maioria dos subsídios hoje pagos em tarifa.

PROPOSTAS

- a) Redução gradual dos descontos concedidos as fontes incentivadas, principalmente as que apresentam competitividade compatível com o mercado;
- b) Construir uma solução estrutural que discipline os gastos da CDE, impedindo a criação de novos subsídios na conta de energia.; e
- c) Utilização dos recursos da CCC para incentivar a conexão dos sistemas isolados ao Sistema Interligado quando houver viabilidade econômica.
- d) Eliminar os descontos concedidos aos consumidores rurais, de água, esgoto e saneamento, transferindo estas despesas ao Tesouro Nacional;

4 AVANÇAR NA REGULAÇÃO DE ACESSO ÀS INFRAESTRUTURAS ESSENCIAIS DO GÁS NATURAL

O preço do gás natural no mercado final brasileiro é um dos mais elevados do mundo, sendo um obstáculo para a competitividade da indústria, em particular para os segmentos intensivos de energia. A forma de organização e a regulação da indústria de gás natural no Brasil não estão alinhadas às melhores práticas internacionais, notadamente por ainda existir um monopólio de fato da Petrobras sobre boa parte da cadeia produtiva.

A busca de um novo modelo de desenvolvimento do setor se justifica pela baixa competitividade do gás ofertado no país. Esse fato se evidencia dado o momento em que, internacionalmente, o gás está se tornando cada vez mais competitivo e a Petrobras está reduzindo sua participação no setor, com a saída prevista dos elos de transporte e distribuição.

A promulgação da Lei nº 14.134/2021, conhecida como Nova Lei do Gás, e do Decreto nº 10.712/2021, que regulamenta a Lei, foram importantes avanços na segurança jurídica ao investidor e na entrada de novos agentes no mercado. Porém, uma série de barreiras e lacunas normativas e regulatórias exigem a proposição de medidas complementares para a transição para um mercado concorrencial de gás natural e induzir os investimentos necessários.

PROPOSTAS

- a) Definir regramento operacional e condições negociais transparentes para acesso às infraestruturas essenciais;
- b) Criar um mercado de capacidade de transporte, incluindo a ampliação da adoção do regime tarifário de entrada e saída;
- c) Desenvolver a gestão independente do sistema de transporte, definindo critérios de autonomia e independência;
- d) Determinar códigos comuns de acesso de redes para operação adequada e integrada do sistema nacional de transporte;
- e) Regulamentar a atividade de comercialização de gás pela ANP, visando aumentar a concorrência na oferta da molécula;

f) Fortalecer a competitividade do segmento da distribuição:

- promover a harmonização das regulações estaduais;
- desenvolver agências reguladoras estaduais independentes e capacitadas;
- adotar mecanismo de contratação competitivo pelas distribuidoras (leilão de compra de gás); e
- avançar no processo de privatização das distribuidoras de gás natural.

5 DESENVOLVIMENTO DA PRODUÇÃO ONSHORE DE GÁS NATURAL

As bacias sedimentares brasileiras em terra possuem elevado potencial, mas são ainda pouco exploradas. Dos 7,5 milhões de km², apenas 2,8 milhões de km² são propícios para exploração e produção de hidrocarbonetos (31% *offshore*, 69% *onshore*). Dessa forma, é essencial fomentar a atividade de exploração e produção de petróleo e gás natural em áreas terrestres no Brasil, de modo a propiciar o desenvolvimento regional e estimular a competitividade nacional.

A produção de gás em campos *onshore* pode contribuir para a ampliação da disponibilidade do combustível no país, mas depende ainda da consolidação de políticas de incentivo, bem como da simplificação e modernização regulatória.

PROPOSTAS

Consolidar e avançar nos temas pautados no Programa para Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (REATE), considerando:

- a) Promover melhorias nos critérios contratuais e licitatórios de blocos exploratórios localizados em bacias de nova fronteira e em regiões de bacias ditas maduras;
- b) Tornar mais ágil o licenciamento de áreas de acumulações marginais, harmonizando e padronizando os procedimentos;
- c) Adequar os percentuais de royalties e pagamento aos superficiários com base nos riscos geológicos, tecnológicos, logísticos e econômicos das áreas em licitação;
- d) Simplificar os processos de emissão e aprovação de Programa Anual de Trabalho e Orçamento (PAT) e Programa Exploratório Mínimo (PEM), analisados pela ANP;
- e) Impulsionar a realização do Projeto Poço Transparente, destravando a exploração de petróleo e gás natural em reservatórios de baixa permeabilidade, bem como a criação de resoluções específicas de cunho Ambiental para Fraturamento Hidráulico em Reservatórios não Convencionais; e
- f) Articular acesso a linhas de financiamento com o mercado financeiro, visando a expansão da exploração de bacias terrestre, especialmente as de fronteira.



6 CRIAR DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA

O Brasil tem enfrentado o desafio de elevar a disponibilidade de investimentos no setor de infraestrutura. A crise fiscal e orçamentária do setor público evidencia a necessidade de estruturação de novas fontes de financiamento e recursos para investimentos.

Do lado do setor privado, as fontes tradicionais de financiamento e de estruturação de contratos de concessão também não são suficientes para atender a demanda por investimento nos diferentes setores de infraestrutura.

O PL 2.646/2020, que amplia as possibilidades de emissão de debêntures incentivadas para o setor de infraestrutura, instala um novo mecanismo de captação de recursos financeiros para investimentos e financiamento.

O projeto propõe: i) criar uma modalidade de títulos da dívida, denominada de debêntures de infraestrutura; ii) promover alterações no marco legal das debêntures incentivadas; e iii) eliminar barreiras para a operação de fundos de investimento no setor de infraestrutura.

Entre os ganhos esperados estão o aumento da disponibilidade de recursos para investimentos em infraestrutura, a ampliação do financiamento para as empresas de infraestrutura e o incremento da participação de agentes privados no setor.

PROPOSTA

Aprovar o PL 2.646/2020 que cria as debêntures de infraestrutura. A proposta já foi aprovada no Senado Federal, e atualmente encontra-se na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados aguardando votação.

7 MODERNIZAR A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Desde meados do século passado, o Brasil passa por um processo de urbanização acelerado e desordenado, que resulta em uma crescente dificuldade de mobilidade.

O fato é que apesar dos avanços alcançados com a promulgação da Constituição Federal de 1988 e, sobretudo, com a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), ainda persistem problemas relacionados à governança, à gestão e ao financiamento de projetos na área.

Um estudo realizado pela CNI, intitulado “Mobilidade Urbana no Brasil: marco institucional e propostas de modernização”, apontou que menos de 15% dos municípios brasileiros, obrigados por lei a elaborarem e aprovarem um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), cumpriam a legislação vigente. O trabalho estimou ainda um déficit de infraestrutura de mobilidade urbana no país na ordem de R\$ 295 bilhões.

É prioritário estabelecer um novo marco legal para o setor de mobilidade urbana no país, em especial a partir da: i) revisão das conceituações disciplinadas na Lei nº 12.587/2012; ii) definição de novas diretrizes, princípios e parâmetros de desempenho na prestação dos serviços de mobilidade urbana; iii) elaboração de novas regras para financiamento das gratuidades no transporte público coletivo; e iv) viabilização de novas fontes de financiamento para os investimentos públicos e privados em sistemas de transporte público de massa.

PROPOSTA

Atualizar o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana PL 3.278/2021 (ou outro PL que siga a mesma direção).

8 REGULAMENTAR OS NOVOS MARCOS LEGAIS DE FERROVIAS E CABOTAGEM

Os novos marcos legais de ferrovias (Lei nº 14.273/2021) e da navegação de cabotagem (Lei nº 14.301/2022) trouxeram importantes avanços para o setor de transportes.

Apesar de já terem sido sancionadas há quase dois anos, as novas leis ainda não podem ser aplicadas plenamente devido à demora na regulamentação de uma série de dispositivos que dependem de decretos, resoluções e portarias do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), Ministério dos Transportes (MT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Parte da regulamentação já avançou, com a aprovação do Decreto nº 11.245/2022, que cria o Programa de Desenvolvimento Ferroviário, e a Resolução Antaq nº 86/2022, que define regras de afretamento de embarcações para a cabotagem. No entanto, o mercado ainda aguarda a publicação dos normativos necessários à plena regulamentação dos novos marcos setoriais.

PROPOSTA

Publicar os decretos, resoluções e portarias do Ministério dos Transportes (MT), Ministérios de Portos e Aeroportos (MPOR), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) necessários a plena regulamentação das Leis nº 14.273/2021 e nº 14.301/2022.

9 POSSIBILITAR O REGIME DE AUTORIZAÇÃO PARA A EXPLORAÇÃO DE HIDROVIAS

O transporte hidroviário apresenta uma baixa participação no total de cargas movimentados no país. Apesar do crescimento nos últimos anos, o Brasil poderia explorar mais os seus rios como uma alternativa de baixo custo e menores níveis de emissões por tonelada transportada.

Dois obstáculos dificultam a utilização do modal no país. Um deles diz respeito a quantidade excessiva de documentos e procedimentos para as operações das embarcações e nos terminais. Outro problema decorre da falta de investimentos em sinalização, segurança, derrocagem e dragagem nas vias navegáveis.

O artigo 21 da Constituição Federal estipula que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte aquaviário doméstico. Dessa forma, é possível a exploração pelo setor privado da administração, gestão e dos investimentos nas hidrovias brasileiras, conforme já ocorre em diferentes setores da infraestrutura.

O Governo deve viabilizar a implantação de novos modelos de Parceiras Público-Privadas (PPPs) (concessão comum, administrativa ou patrocinada) para a exploração comercial e realização de investimentos com o intuito de melhorar as condições de navegabilidade nas hidrovias do país. O PPI e BNDES apresentam expertise para a estruturação dessas modelagens, que podem contar inclusive com recursos previstos na lei de privatização da Eletrobrás (artigos 8 e 9 da Lei nº 14.182/2021) para investimentos em hidrovias. Em paralelo, medidas de redução da burocracia ao transporte hidroviário devem ser contempladas, incluindo a criação de um Conselho entre usuários, operadores e empresas de navegação, no formato do CAP nos portos públicos.

PROPOSTA

Estudar a possibilidade de implementar o regime de outorgas ao setor privado para gestão de trechos hidroviários.

10 ALTERAR O REGIME DE OUTORGA PARA O ESTABELECIMENTO DE PORTOS SECOS NO PAÍS

As Estações Aduaneiras Interior (EADI), ou “portos secos”, são áreas alfandegadas de uso público criadas como uma opção logística para desafogar o armazenamento de mercadorias. No entanto, existem apenas 63 desses terminais em operação no país, sendo que muito poucos foram concedidos nos 10 últimos anos.

O principal motivo para a baixa implementação de portos secos decorre da obrigatoriedade de licitação, que deve ser feita pela Receita Federal, órgão sem a estrutura para modelar o processo de concessão com a agilidade e expertise necessária. Além disso, o processo incorre em contestações na justiça, atrasos e paralisia dos certames. Como resultado, os usuários contam com uma oferta de terminais insuficiente, o que prejudica a competitividade do comércio exterior brasileiro.

A mudança para o regime de autorização, assim como ocorre com os terminais portuários privados e com as ferrovias, iria agilizar o processo de liberação e construção dos portos secos. Nos últimos anos, diversos projetos trataram dessa mudança legal (PLS 374/2011, PL 227/2007, MP 612/2013 e MP 320/06), mas todos foram arquivados ou perderam sua validade.

PROPOSTA

Excluir o inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074/1995, que inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público como instalações sujeitas ao regime de concessão, permitindo o modelo de autorização para essas instalações.

11 TRANSFERIR AS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS PARA A GESTÃO PRIVADA

Apesar dos avanços obtidos a partir da aprovação da nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), os grandes portos públicos do país apresentam um baixo nível de eficiência na gestão portuária. Essas administrações públicas (Cias. Docas) encontram-se com reduzida capacidade gerencial e elevados passivos trabalhistas, o que as impede de promover a necessária modernização para elevar a eficiência desses portos aos padrões internacionais.

As leis setoriais para o setor portuário, Lei nº 8.630/1993 e Lei nº 12.815/2013, estabeleceram a obrigatoriedade de que as administrações dos portos públicos firmassem compromissos de metas de desempenho empresarial, o que não aconteceu. A execução orçamentária das sete Cias. Docas federais revela que menos de 28% dos recursos destinados pela União para investimentos nos portos foram executados entre 2000 e 2022.

A modernização das administrações portuárias é a parte da Lei dos Portos que ainda necessita avançar. O governo precisa dar continuidade à transferência ao setor privado dos Portos Públicos, iniciada pela Cia. Docas do Espírito Santo (Codesa), cujo leilão foi realizado em março de 2022. O modelo de desestatização da Codesa deve servir de referência para o leilão dos próximos portos organizados.

PROPOSTA

Dar continuidade ao processo de transferência ao setor privado dos portos públicos, grandes e pequenos, inclusive por meio da adoção de modelos de concessão específicos à complexidade, particularidades e tamanho de cada instalação.

12 AGILIZAR A IMPLEMENTAÇÃO DO DOCUMENTO DE TRANSPORTE ELETRÔNICO (DT-E)

O DT-e tem como objetivo principal unificar, reduzir e simplificar dados e informações exigidas por órgãos e entidades intervenientes para a realização e a contratação da operação de transporte. A iniciativa poderá facilitar as operações logísticas, desde que não represente um aumento de custo ou de burocracia aos usuários e que de fato elimine parte dos mais de 30 (trinta) documentos atualmente exigidos para o transporte de carga. Será também uma ferramenta importante para aumentar a transparência e consolidar estatísticas para subsidiar políticas setoriais e o transporte multimodal.

A criação do DT-e vem sendo discutida pelo Governo, setor produtivo e entidades do setor de transporte desde a edição da Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e previa um documento de porte obrigatório referente ao contrato de frete. Após os avanços na discussão sobre o tema, o DT-e foi instituído por meio da Lei nº 14.206/2021 e a regulamentação da lei ocorreu em 2022, a partir do Decreto nº 11.313/2022.

Apesar dos avanços, a implementação do DT-e ainda carece de plena regulamentação e deve ser discutida com maior celeridade.

PROPOSTA

Garantir a plena regulamentação do DT-e para início de fato da operacionalização do sistema.

13 GARANTIR A EFETIVA REGULAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM

O serviço de praticagem (operações de manobra de entrada e saída dos navios, prestadas por profissionais habilitados) é considerado, em determinados portos brasileiros, um dos mais caros do mundo. Isso ocorre em função das características desse mercado, tais como:

- Obrigatoriedade de contratação do serviço de praticagem para as operações dos navios nos terminais portuários;
- Número limitado de práticos, em função do processo para habilitação desses profissionais, reunidos nas associações regionais de práticos; e
- Existência de “Escala Única de Rodízio” nas 22 zonas de praticagem do país, o que impede o tomador do serviço de escolher o prático a ser contratado (mercado monopolístico).

No Brasil, não há regulação econômica do serviço de praticagem. Atualmente, a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional está amparada pela Lei nº 9.537/1997. Apesar de trazer referências à regulamentação dos serviços de praticagem pelo Ministério da Marinha do Brasil, o fato é que a regulação compreende apenas aspectos técnicos, voltados à segurança da navegação, não estando a Marinha equipada ou capacitada para realizar a regulação econômica das atividades relacionadas ao transporte aquaviário.

Em dezembro de 2022, o TCU concluiu uma auditoria operacional sobre a regulação do serviço de praticagem (Acórdão 2707/2022). O trabalho constatou que o serviço de praticagem no país é exercido sob monopólio econômico, sem regulação e transparência de preços. Estudo do BNDES de 2012 também indicou a necessidade de regulação econômica do serviço. O trabalho aponta que, na maioria dos países, os serviços de praticagem também são prestados em regime de monopólio por associações de práticos em zonas específicas, como forma de garantir a segurança e os ganhos de escala da atividade. O que difere o Brasil dos demais casos é justamente a falta de regulação econômica do serviço.



PROPOSTA

Realizar a regulamentação econômica dos serviços de praticagem por meio da designação de órgão competente para tal finalidade.





Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA