

Investimento em LOGÍSTICA é para já

Para aproveitar janela de oportunidade, País precisa de reforços em vários modais de escoamento de derivados e agilidade nos investimentos

Há tempos o Brasil convive com deficiências na sua infraestrutura logística, mas os gargalos são menos aparentes porque o País não cresceu na velocidade esperada. O desinvestimento de 50% da capacidade de refino pela Petrobras abre espaço para uma competição cada vez mais intensa no segmento de combustíveis no Brasil, o que promoverá o incremento gradual da infraestrutura de movimentação de produtos, sobretudo para o interior.

"De maneira geral, os fluxos logísticos não vão se alterar tanto assim em um primeiro momento. Mas o investimento na expansão da logística é fundamental, pois é o que definirá a capacidade de um agente em competir mais ou menos no mercado brasileiro", afirmou Claudio Mastella, vice-presidente do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Downstream (ABD), durante a segunda edição do Diálogo Estadão Think – O Novo Cenário Nacional do Mercado de Derivados de Petróleo. A mesa que discutia o tema é fruto de uma parceria entre o Estadão Blue Studio e o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP).

Segundo o representante da ABD, cada modal tem seu espaço na logística de suprimento de combustíveis no País – não são excludentes –, e todos carecem de investimentos para melhoria da sua competitividade. Prioritariamente, são necessários investimentos na infraestrutura portuária (berços de atracação, sistemas de recebimento e armazenagem) e de internalização de produtos, especialmente as ferrovias, segundo Mastella. Mas não se pode ignorar que o modal rodoviário continuará tendo um papel relevante, e investimentos na melhoria das estradas são fundamentais.

Gargalos

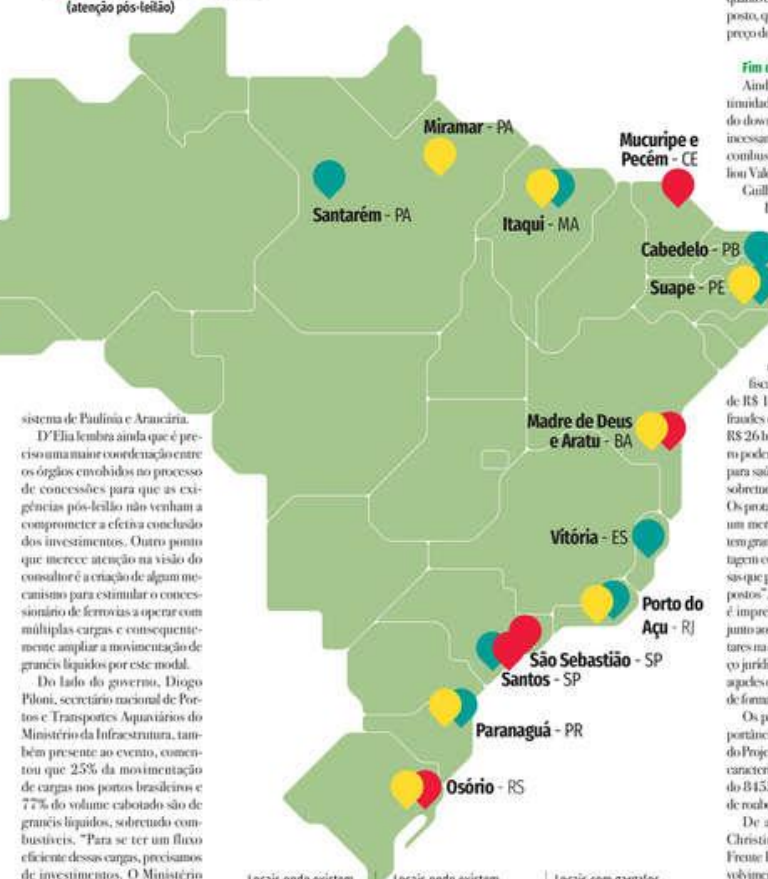
O consultor Marcus D'Elia, da Leggio, que também participou do evento, tem bem definido na cabeça o mapa de gargalos de infraestrutura do setor de combustíveis.

"Um programa de concessões contínuo e bem planejado, com previsibilidade das áreas a serem ofertadas, estimula a participação dos agentes nos leilões", afirma ele, que prevê investimentos prioritários para ampliação de terminais portuários em Santos e Aratu – este último para fomentar a competição na cadeia da Bahia, a construção de terminais portuários em Santarém e também no Sul, entre Santa Catarina e Paraná, e, por fim, a ampliação de terminais ferroviários nos Portos de Itaquí e Paranaguá e a avaliação do

Gargalos logísticos

Pontos de atenção se espalham por todo o litoral – ampliação da infraestrutura marítima e de escoamento dos portos

- Ponto crítico
- Ponto de atenção
- Investimentos previstos ou realizados (atenção pós-leilão)



sistema de Paulínia e Aracária.

D'Elia lembra ainda que é preciso uma maior coordenação entre os órgãos envolvidos no processo de concessões para que as exigências pós-leilão não venham a comprometer a efetiva conclusão dos investimentos. Outro ponto que merece atenção na visão do consultor é a criação de algum mecanismo para estimular o concessionário de ferrovias a operar com múltiplas cargas e consequentemente ampliar a movimentação de grãos líquidos por este modal.

Do lado do governo, Diogo Piloni, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, também presente ao evento, comentou que 25% da movimentação de cargas nos portos brasileiros e 77% do volume cabotado são de grãos líquidos, sobretudo combustíveis. "Para se ter um fluxo eficiente dessas cargas, precisamos de investimentos. O Ministério está trabalhando fortemente no Programa de Concessões e Autorizações de Portos e Ferrovias, e a expectativa é licitar mais de 70 terminais até 2022, sendo 40% deles posicionados na cadeia de combustíveis. É preciso utilizar ao máximo a intermodalidade, tido o tamanho e as longas distâncias a serem percorridas no Brasil, e para isso precisamos de disponibilidade de modais", reforça o secretário. Ele chamou a atenção para a importância da PLS 261/2018, em tramitação no Senado, que prevê o modelo de autorização – de menor complexidade – para construção de ferrovias e que poderá acelerar investimentos neste modal, e para o Programa BR de Mar, que incentiva a ampliação do serviço de transporte por cabotagem no País.

Deficiência logística

Os nós para a competição no mercado de combustíveis

Locais onde existem potenciais riscos ao abastecimento

- Madre de Deus e Aratu (Abastecimento de Nafta)
- Osório – Monobóios de Clarks (Abastecimento de Nafta)
- Suape (Dutos Vendidos)
- São Sebastião (Abastecimento de Petróleo e Derivados)

Locais onde existem gargalos na infraestrutura

- Porto de Santos (Infra Marítima e Acesso Ferroviário)
- Porto de Itaquí (Acesso Ferroviário)
- Porto de Paranaguá (Acesso Ferroviário)
- Porto de Pecém (Infra Portuária)
- Porto de Mucuri (Infra Portuária)
- Porto do Açú (Acesso Ferroviário)

Locais com gargalos para os quais foram realizados arrendamentos – necessidade de atenção pós-leilão

- Porto de Vitória Terminal de Miramar
- Porto de Vila do Conde
- Porto de Santarém
- Porto de Cabedelo

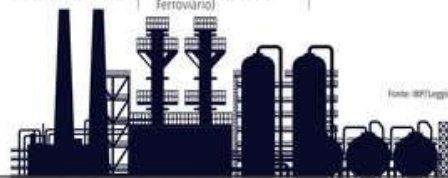


Foto: IBP/Leggio

Simplificação tributária é importante

Para Valéria Amoroso Lima, diretora executiva de Downstream do IBP, mudar a forma como se tributam os combustíveis no Brasil é urgente e essencial. "O desinvestimento da Petrobras [venda das refinarias] traz uma oportunidade para que investimentos intensivos e de grande tempo de maturação ocorram. A simplificação tributária, como defendemos, é um dos três pilares que precisam ser construídos para que essa oportunidade não seja desperdiçada."

Na visão da executiva, o setor precisa concentrar a cobrança dos tributos federais (PIS/Cofins) e estadual (ICMS) em um único agente, no início da cadeia, seja no refinador ou no importador – a chamada monofasia. A alíquota deveria ser uniforme em todos os Estados, por tipo de combustível, em reais por litro, ou seja, um valor fixo. "Desse forma, haveria transparência para a sociedade. Todos ficam seguros de quanto cada um está pagando de imposto, que é uma parte relevante do preço do produto."

Fim das irregularidades

Ainda na ótica da ABD, a continuidade do processo de abertura do downstream requer o combate necessário ao mercado irregular de combustíveis e lubrificantes, avalia Valéria.

Guilherme Theophilo, CEO do Instituto Combustível Legal (ICL), ressalta que a atuação do Instituto é auxiliar os órgãos oficiais no combate mais eficaz às irregularidades, tanto na dimensão fiscal quanto na dimensão operacional. Segundo ele, a evasão fiscal no setor atinge o patamar de R\$ 14 bilhões anuais, além das fraudes operacionais que chegam a R\$ 26 bilhões ao ano. "Esse dinheiro poderia estar sendo direcionado para saúde, segurança e educação, sobretudo em tempos de pandemia. Os protetores desses crimes, em um mercado no qual a tributação tem grande relevância, têm uma vantagem competitiva sobre as empresas que pagam devidamente seus impostos", disse Theophilo. Para ele, é imprescindível uma articulação conjunta de governadores e parlamentares na construção de um arcabouço jurídico consistente para punir aqueles que sistematicamente atam de forma predatória no mercado.

Os painelistas reforçaram a importância de acelerar a tramitação do Projeto de Lei 284/2017, – que caracteriza o devoluto contumaz, – e do B455/17, que tipifica o crime de novo cultivo de produtos.

De acordo com o deputado Cristiano Aures, presidente da Frente Parlamentar para o Desenvolvimento de Petróleo e Energias Renováveis (Frepet), esses projetos fazem parte da cesta de prioridades do movimento. "Nesse novo cenário, os investidores, especialmente estrangeiros, vão exigir ainda mais garantias de que vamos seguir nessa linha de combater o nabo de combustível e atacar frontalmente a sonegação, de que temos uma posição dura e uma legislação eficiente."

Cristiano Aures também aponta a monofasia no setor de combustíveis e indica que tal conceito deve estar inserido no âmbito de uma ampla e estruturante Reforma Tributária. O deputado é autor de emenda nesse sentido e de proposta de reformulação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), para cumprir seu papel original de suavização da volatilidade dos preços dos combustíveis.