

A hora da logística na importação de diesel



Ivan Leão

Corre a bola para a encruzilhada do segundo semestre. Tem de tudo. Certezas e incertezas. No baú das incertezas está a política, as eleições, a crise do diesel, a tabela do transporte rodoviário e a recuperação econômica rebaixada para 2%. No pacote das certezas segue o bom desempenho dos leilões de campos de petróleo, o governo enfraquecido pela crise fiscal, o alerta para a redução da soberania do Estado em regiões urbanas pontuais e na Amazônia. Como oportunidade surge o foco na logística para importação de diesel, que é 44,5% do consumo de derivados, essencial para movimentar a maior parte da produção brasileira.

A ANP informa 12,9 milhões de metros cúbicos de diesel importado, em 2017. Em 2018, até abril, já foram importados 4,8 milhões de metros cúbicos, projetando 14,4 milhões até o final do ano. Pode aumentar se o preço for bom. Decio Odone, da ANP, esclarece: a capacidade de refino das 17 refinarias é de 2,4 milhões de barris por dia (bpd) mas estão sendo refinados 1,74 milhão bpd; a importação líquida de derivados é de 530 mil bpd, sendo 215 mil bpd de diesel, mostrando uma dependência das importações de 24,7%.

A demanda cresce acima da capacidade de oferta interna. É essencial a participação de novas empresas para realizar investimentos, principalmente na infraestrutura de importação de diesel. Alguns analistas estimam que a situação de ampliação do refino pode levar de oito a dez anos até ser normalizada. Até lá as importações são necessárias com impactos nos portos, na capacidade de tancagem e no transporte marítimo.

A EPE estima em cerca de 20% o aumento da demanda por combustíveis, até 2026, que significa aumento das importações em mais 500 mil bpd, elevando o volume de importação



a um milhão de bpd. Esse mercado já está no radar de grandes empresas. Nos EUA, a fusão entre Marathon e Endeavor cria uma operação de refino com produção de três milhões de bpd, informando planos de exportações para a América Latina de 500 mil bdp.

A preocupação é com a ampliação da capacidade dos portos em receber esse volume de importação de combustíveis, principalmente diesel. A ANP aponta as ações em curso: aumento das licitações de terminais de graneis líquidos nos portos e parcerias público privadas, conforme o documento “Combustível Brasil”. O monopólio “de fato” da Petrobras é incapaz de atender à demanda, é uma das conclusões da ANP. O momento é de aumento das importações e investimento no refino para reduzir a dependência das importações.

A BR Distribuidora comercializou, em 2017, 25,9 milhões de metros cúbicos de combustíveis e lubrificantes; a Raízen comercializa cerca de 50 milhões de metros cúbicos, incluindo o etanol que produz para uso próprio e para outras distribuidoras. A Ipiranga informa movimentar cerca de 36 milhões de metros cúbicos ao ano. Tanto Ipiranga quanto Raízen informam investimentos em ampliação de terminais e infraestrutura. São movimentos cuidadosos num momento em que a predominância do estado *versus* a opção pelo mercado divide o país no debate político.

A greve dos caminhoneiros trouxe de volta o controle do preço dos combustíveis e a tabela de preço mínimo do transporte rodoviário. Está armada uma sinuca que exige tacada de mestre. Está de volta a queda de braço de sempre com a narrativa contra os investidores internacionais, enquanto se mantém uma estrutura de despesas onde o e custeio come mais de 80% dos impostos arrecadados. ■

*Ivan Leão é diretor da Ivens Consult