

O outono do patriarca



Ivan Leão*

Com o fim do primeiro trimestre de 2019 chegamos ao outono, com o olhar mais criterioso sobre o que esperar até o final do ano. “O outono do patriarca”, título que inspira este artigo, vem do livro publicado em 1975 pelo escritor colombiano Gabriel Garcia Marques, criador da corrente literária “realismo mágico”. É sobre a saudade do poder. O título se aplica na saudade que muitos agentes sentem do tempo em que os governos dispunham de orçamento para gastar. Hoje, a economia em desempenho baixo destrói a esperança de aumento das receitas fiscais. Governadores em romaria a Brasília pedem ajuda para pagar salários dos servidores estaduais. A indústria perde espaço na economia. Uma das poucas notícias boas é a expansão do fluxo de comércio internacional (exportações + importações) que cresceu 13,7% em 2018 e chegou a US\$ 420,7 bilhões, 23,37% do PIB brasileiro estimado em US\$ 1,8 trilhão. Foram movimentados pelos portos brasileiros 1,1 bilhão de toneladas em produtos.

As exportações alcançaram US\$ 239,5 bilhões enquanto as importações registraram US\$ 181,2 bilhões, com saldo positivo de US\$ 58,3 bilhões. A observação desse desempenho oferece uma visão favorável para o transporte terrestre até os portos e o transporte marítimo, principalmente em direção à Ásia. Os três principais itens de exportação (no acumulado janeiro-fevereiro de 2019) foram petróleo bruto, minério de ferro e soja, embarcados para a China, principalmente, neste período.

A logística terrestre, os portos e o transporte marítimo se encontram no centro de um sistema de demanda. Representa oportunidades de investimentos e exige de empresas e de suas associações posicionamento para evitar agravamento dos elementos



que compõem o custo Brasil: impostos e licenciamentos em excesso e burocracias injustificáveis. No alto dessa lista fica o volume de impostos cobrados no combustível para as empresas brasileiras que fazem transporte marítimo na costa brasileira (cabotagem). As empresas internacionais que operam no transporte marítimo internacional (longo curso) são abastecidas localmente e pagam menos impostos no combustível. E, se assim não fosse, deixariam de comprar combustível marítimo no Brasil. Este é um caso típico do realismo mágico do outono do patriarca. Como as empresas locais não têm escolha e representam parcela pequena da demanda, são penalizadas pagando mais imposto. Há mais de vinte anos que a reivindicação sobre esse tema entra na pauta para a conversa com autoridades sem obter solução.

É provável que empresas estrangeiras que também controlam diversas empresas brasileiras de cabotagem reduzam a força da reivindicação sobre equidade nos preços dos combustíveis marítimos. A importância da carga transportada no longo curso, de 823 milhões de toneladas, segundo dados da Antaq, contrasta com os 229 milhões de toneladas transportadas na cabotagem. Enquanto isso a navegação na costa brasileira é desestimulada pelo custo do combustível. Nesse quadro esquisito ainda vem a notícia de que a



Uma das poucas notícias boas é a expansão do fluxo de comércio internacional, que cresceu 13,7% em 2018 e chegou a US\$ 420,7 bilhões

Petrobras deseja ampliar sua participação internacional no fornecimento de combustível marítimo. A notícia não explica como ocorrerá essa mágica, já que o Brasil importa dos Estados Unidos cerca de 30% do combustível para atender à demanda local. Além disso, em outras notícias a Petrobras informa a decisão de vender unidades de refino no processo de desinvestimento para redução da dívida e foco na produção de petróleo *offshore*. A conclusão possível é que algum patriarca não recebeu o memorando.

A estatística sobre a importação de óleos combustíveis (diesel, *fuel oil* e outros) nos primeiros dois meses de 2019 aponta US\$ 783 milhões de dólares, sendo 80% das compras realizadas nos EUA. O valor representa uma redução de 39% em comparação com as importações realizadas nos primeiros dois meses de 2018, de US\$ 1,2 bilhão. A explicação para esse fato é a redução do consumo local. Os valores são relevantes e estimularam investimentos privados em unidades de tanagem nos portos brasileiros. O balanço de 2018 da Ultrapar, controladora da Ultracargo, informa investimentos de R\$ 162 milhões para expansões em Itaqui (MA) e Santos (SP). Em abril de 2015 ocorreu um incêndio nas instalações operadas pela Ultracargo, em Santos, que atingiu seis tanques, representativos de 4% da capacidade total da controlada.

O acidente foi investigado pelas autoridades, não sendo possível determinar a causa do acidente. O fato, embora favorável à empresa, não permite que se tirem lições do acidente, evitando outras ocorrências. O grupo anunciou recentemente mudanças e novos membros no conselho de administração.

As três grandes distribuidoras de combustíveis no Brasil — Ipiranga (Ultrapar), Rai-zen (Cosan-Shell) e BR Distribuidora (Petrobras) — recebem a nova competidora, a Ale (agora com 78% do controle adquirido pela *trading* suíça Glencore), que pretende este ano adicionar mais 150 postos aos 1,5 mil já existentes. É um memorando a diversos patriarcas. Outro memorando a patriarcas foi enviado pela Federação da Indústria de São Paulo (FIESP) e a Federação das Indústria do Rio de Janeiro (Firjan) sobre o recente aumento acima de 30% do gás para consumo industrial. Thiago Valejo Rodrigues, da gerência de Petróleo, Gás e Naval da Firjan, informa que desde a implementação do novo modelo contratual na região Sudeste, pela Petrobrás, de janeiro de 2017 até o final de 2018, o preço do gás natural acumulou aumento de 98%: “Até conseguir ter um mercado dinâmico, com mais fornecedores e uma tarifa menor, a indústria precisa sobreviver. O alto custo está inviabilizando a atividade de segmentos industriais como o de produção de sal, vidro e aço”. A Petrobras produz o gás e controla o sistema de dutos. O mercado de gás continua sendo parte do “realismo mágico” do monopólio da estatal e seguiremos reinjetando mais de 30% do gás produzido, em vez de estimular novos mercados consumidores para desenvolver o país. ■

**Diretor da Ivens Consult*