

LOGÍSTICA FUTURA PARA O ESTADO DO RIO DE JANEIRO E SEU POTENCIAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E PARA A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO NO PÓS COVID-19.

AUTOR

Wagner Victer

maio.2020



DIRETOR

Carlos Otavio de Vasconcellos Quintella

ASSESSORIA ESTRATÉGICA

Fernanda Delgado

EQUIPE DE PESQUISA

Coordenação Geral

Carlos Otavio de Vasconcellos Quintella

Superintendente de Relações Institucionais e Responsabilidade Social

Luiz Roberto Bezerra

Superintendente de Ensino e P&D

Felipe Gonçalves

Coordenação de Pesquisa

Magda Chambriard

Pesquisadores

Acacio Barreto Neto

Adriana Ribeiro Gouvêa

Ana Costa Marques Machado

Carlos Eduardo P. dos Santos Gomes

Gláucia Fernandes

Julio Pinguelli

Magda Chambriard

Marina de Abreu Azevedo

Priscila Martins Alves Carneiro

Thiago Gomes Toledo

PRODUÇÃO

Coordenação

Simone C. Lecques de Magalhães

Execução

Beatriz Azevedo

Thatiane Araciro

Diagramação

Bruno Masello e Carlos Quintanilha



OPINIÃO

LOGÍSTICA FUTURA PARA O ESTADO DO RIO DE JANEIRO E SEU POTENCIAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E PARA A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO NO PÓS COVID-19.

Wagner Victer

INTRODUÇÃO:

Nos próximos três anos o Estado do RJ e seu entorno imediato, será a região do país onde existirá o maior potencial, para o mais importante conjunto de concessões federais de rodovias e ferrovias da história recente do país, seja pela relicitação das concessões que estão vencendo, por prorrogação de contratos já existentes, ou mesmo por novas concessões em especial na esfera federal.

Neste cenário, aliado a necessidade de mobilizar empreendimentos privados no período pós pandemia do Coronavírus, surge o potencial de viabilização de

investimentos, de dezenas de bilhões de reais em infraestrutura e serviços, gerando novas oportunidades de negócios, emprego e renda, melhorando a competitividade de logística do Estado, que podem potencializar diversos segmentos de atividades econômicas em especial para a indústria do petróleo e gás natural, e para exportação de minério e ferro e projetos siderúrgicos.

Portanto, neste momento da pandemia da COVID-19 e até alinhado com propostas recentemente divulgadas, pelos Ministérios da Economia e Ministério de Infraestrutura que buscam alavancar investimentos privados, além do próprio Programa Pró-Brasil do Governo Federal, é fundamental que se conheça e se debata para essas concessões, os cenários em estudo, a estrutura das modelagens, metas e custos, bem como as características de cada trecho do território a ser afetado, de forma que se possa extrair o melhor resultado para a sociedade fluminense, gerando melhorias significativas e de longo curso na infraestrutura, viabilizando a redução de custos logísticos e paralelamente pedágios com tarifas mais adequadas para os usuários e também gerando empregos.

Para o Estado do Rio de Janeiro é fundamental o acompanhamento técnico estruturado e principalmente qualificado pelo Executivo Estadual dos assuntos relacionados às concessões federais no âmbito do Ministério da Infraestrutura, de forma que sejam extraídos os melhores resultados para a sociedade fluminense, visando apoiar o desenvolvimento socioeconômico, bem como as cadeias produtivas

relacionadas a logística de cargas, para diversos cenários econômicos inclusive para o desenvolvimento de diversos segmentos como a Indústria de suporte para a produção de petróleo e gás natural, especialmente na camada do pré-Sal, nas bacias de Campos e Santos e a própria logística de importação/exportação de Carga Geral, produtos siderúrgicos e para o comércio de exportação do Minério de Ferro.

No Plano Federal, as propostas estruturais estão diretamente relacionadas ao aproveitamento do forte potencial de investimentos privados relacionados à reorganização das concessões de ferrovias e rodovias, bem como a estruturação portuária, dentro de um novo conceito de concessão que se apresenta como necessário, onde a geração rápida de investimentos e a consequente geração de empresas, se coloca como prioridade em relação a obtenção de valores de outorgas e recursos da participação.

Neste contexto, o maior investimento na infraestrutura da logística fluminense, certamente contribui para a maior competitividade da produção de petróleo e gás natural no litoral fluminense e conseqüentemente, sua maior atratividade para futuras concessões que venham ser promovidas nas bacias de Campos e Santos, com isso, além da geração de empregos diretos no investimento privado, na melhoria dessa logística um fator alavancador extremamente significativo para outras externalidades econômicas, nessa cadeia produtiva, óleo e gás, com prioridade para áreas com potencial para novos investimentos, como no apoio offshore, movimentação de petróleo e derivados e tancagem.

RODOVIAS:

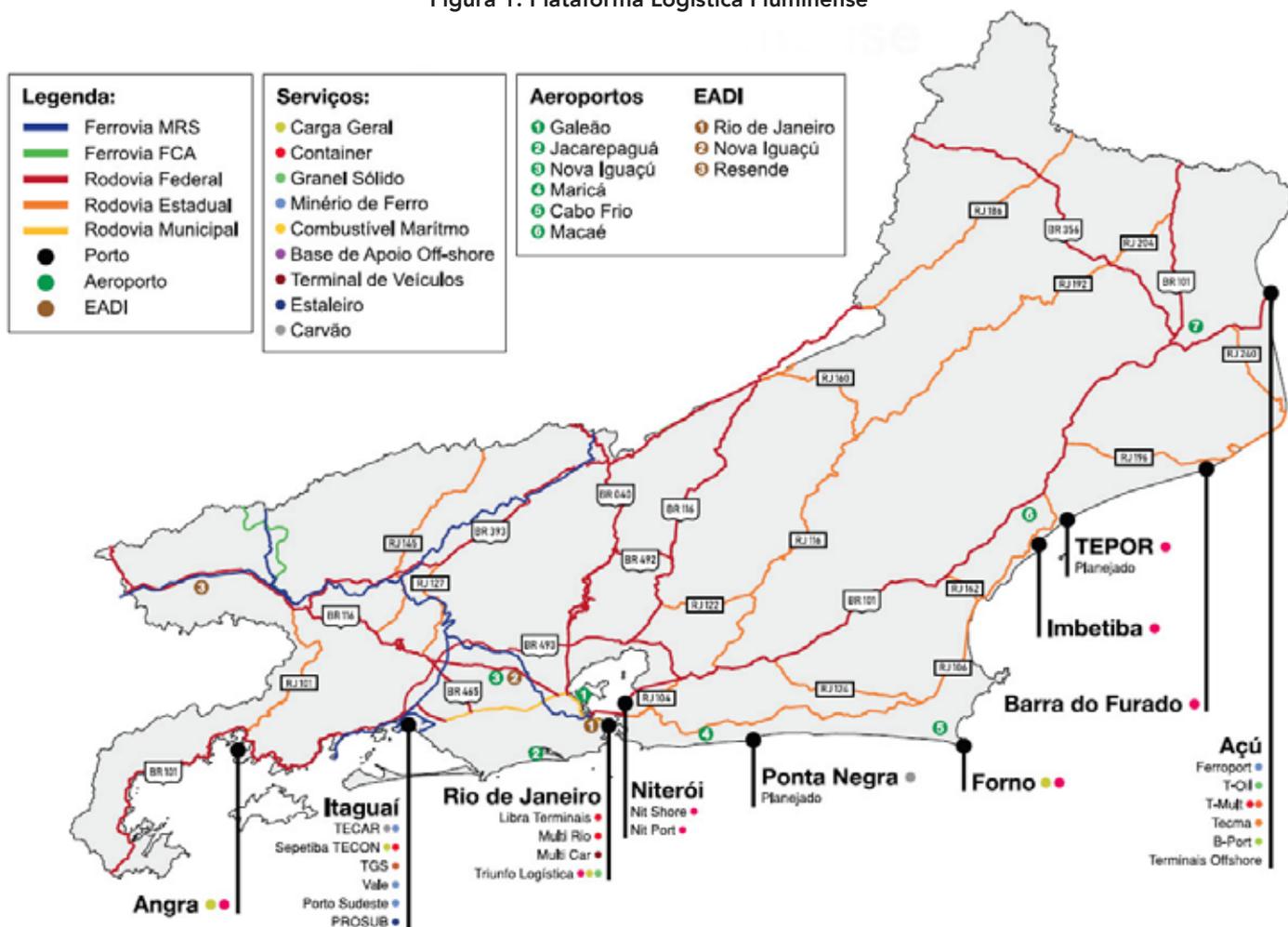
A primeira prioridade se refere às Rodovias Federais no Estado, com suas concessões vencendo em 2021, tal como as Rodovias Rio/SP, Rio/Juiz de Fora e Rio/Teresópolis/Divisa MG, todas com sérios problemas de capacidade operacional, com destaque para as pistas nas Serras das Araras, Petrópolis e do Mar, bem como a oportunidade de se reestruturar estas concessões, dando mais amplitude mercadológica aos empreendimentos, tal como redução de custos administrativos e operacionais, resultando em aumento do volume de recursos para investimentos, e também pedágios de menor valor.

As propostas rodoviárias também são as novas oportunidades como as perspectivas de concessão

integral do Arco Metropolitano (BR 493), da Rio/Santos (BR 101S) - entre Av. Brasil, Angra, Paraty e Ubatuba/SP, da BR 465 (antiga Rio/SP), da BR 485 (Petrópolis/Teresópolis) e da antiga Rio/Bahia - BR 116, trecho Além Paraíba / Governador Valadares (MG), que vão se somar a futura concessão da Rio/Teresópolis, resultando em melhorias nas principais rodovias que atendem o Estado, sem desembolso de recursos públicos, além da perspectiva de tarifas de pedágio menores que as atuais.

Neste caso, convém observar a peculiaridade logística que o Estado do Rio de Janeiro tem entre todas as unidades da Federação pois é aquela que atualmente conta com o maior percentual de Rodovias Federais concessionadas para a operação privada, com cobrança de pedágios.

Figura 1: Plataforma Logística Fluminense



O que causa mais preocupação no processo em curso pela União é a histórica falta de participação estruturada da sociedade organizada fluminense, nas modelagens em curso pela União/Ministério da Infraestrutura, realizadas através da empresa federal EPL e do IFC (banco de fomento privado do grupo do Banco Mundial). Até o momento, os cenários e modelagens comentados na imprensa ou em reuniões, são muito diferentes dos que se encontram em curso nas atuais concessões, levando a muitas dúvidas, e não incorporando segmentos rodoviários julgados de interesse e principalmente em conceitos, que visam maximização de valores de recebimentos outorga e participações pelo Governo Federal que é uma modelagem que deve conceitualmente ser modificada, em função da pandemia da COVID-19, onde as externalidades como a aplicação rápida de investimentos e a consequente geração de empregos passam a ser prioridades.

Por outro lado, notícias e entrevistas recentes, prévias a pandemia, o Ministério da Infraestrutura cogitava abertamente na cobrança de outorgas financeiras em algumas destas concessões, de forma a capitalizar uma espécie de Fundo Rodoviário Nacional para investimentos em outras rodovias de menor potencial.

Desta forma, o cidadão fluminense poderá ser triplamente penalizado, já que paga impostos federais, entre os quais para manter a rede rodoviária federal, paga e pagará pedágio para manter as rodovias federais concessionadas a operação privada, ainda pagará outorga financeira nestas rodovias federais para alimentar o Tesouro Nacional ou um Fundo Rodoviário Nacional em um momento, onde a retração econômica em função da COVID-19, aponta a rápida geração de empregos e renda como sendo um dos focos principais.

Importante salientar que o Brasil que já está entre

os países com a maior quilometragem de rodovias concessionadas no mundo, e o Rio de Janeiro, será o Estado da Federação com o maior percentual de rodovias federais concessionadas no país.

A melhoria de logística interna fluminense, tem contribuição extremamente importante na melhoria da logística, de insumos de suporte a produção de petróleo e gás natural, e na própria logística de distribuição de derivados de produtos produzidos, pela Refinaria Duque de Caxias - REDUC e das unidades produtivas que poderão derivar de nova concepção do COMPERJ em Itaboraí.

FERROVIAS:

A Renovação da Concessão da MRS (Rio/BH e Rio/SP), associada a construção do Ferroanel Tramo Norte de SP, e sua interligação operacional com a linha de bitola larga entre Pederneiras e Panorama (ferrovia ALL Paulista), devidamente restaurada, que deverá propiciar a existência de um novo e muito promissor corredor de exportação, seja de grãos do Noroeste paulista e da região Centro Oeste do país, seja para o transporte de contêineres oriundos das indústrias da região da grande Campinas (com PIB equivalente ao do Chile), acessando diretamente os portos fluminenses. Da mesma forma com tal solução garante-se o abastecimento do agronegócio no RJ (avicultura e suinocultura), com os insumos (milho, soja etc.) a bons preços de mercado, fazendo com o Rio de Janeiro volte a ser competitivo nos negócios da avicultura e suinocultura, como já foi no passado. Também merece destaque a oportunidade de solução das questões de gargalos logísticos históricos, como o Pátio Ferroviário de Barra Mansa, com as linhas de bitola larga e métrica, assunto que se arrasta por décadas sem solução, além da construção de pátios intermodais, e melhorias nos acessos aos Portos do Rio e Itaguaí (Sepetiba).

A Renovação da Concessão FCA - Ferrovia Centro Atlântica, se reveste também de grande importância por uma série de questões, com destaque pela possibilidade de financiar a recuperação de uma série de passivos decorrentes do abandono das linhas sob sua responsabilidade, onde dos cerca de 800km de linhas entregues em 1997, apenas cerca de 40 km seguem operacionais. A devolução destas linhas deve gerar uma indenização de vulto, que pode em boa parcela ser aplicada na recuperação de trechos com potencial de desenvolvimento do turismo ferroviário ou "Short Lines", a exemplo de:

- . Trem da Mata Atlântica (Angra/Lídice/Rio Claro);
- . Trem da Estrada Real (Paraíba do Sul);
- . Trem Azul (Miguel Pereira);
- . Estrada de Ferro Barão de Mauá (Magé);
- . Cataguases (MG) / Três Rios.

A Implantação da Ferrovia EF 118 Rio/Vitória, conectando a malha da MRS no RJ à malha da ferrovia EFVM (Vitória/Minas), permitirá atender novos mercados, com destaque para o Porto do Açu, além de polos de desenvolvimento, tal como o complexo químico do entorno da REDUC, projetos derivados do COMPERJ, o complexo logístico de Macaé e a região de Campos, que desta forma seriam diretamente conectados à malha ferroviária que atende São Paulo, Minas Gerais e trechos do Centro Oeste do País.

A financiabilidade do empreendimento tem como base o uso de parcela das multas e indenizações, outorgas atuais (ainda não aplicadas) e futuras das malhas da FCA, Vitória/Minas e MRS, além de capitais privados oriundos do futuro concessionário da via. Este é um projeto para o presente e de grandes perspectivas futuras, apoiando o comércio internacional do País, notadamente com a movimentação de grãos minerais e agrícolas.

PORTOS:

Potenciais prioritários a serem aumentados por dragagens, no elenco de projetos estratégicos com prioridades a serem definidas destaca-se a necessidade de melhoria dos acessos marítimos aos portos existentes no Estado, uma vez que a logística de cargas (o ICMS oriundo da nacionalização de cargas importadas nos últimos 15 anos em geral tem sido uma das maiores receitas do Tesouro Estadual). A maior necessidade é o inadiável aumento da profundidade dos canais e acessos marítimos, o que nos últimos anos tem levado a uma perda da competitividade dos portos Fluminense.

Em vista da posição geográfica e econômica os portos do Rio em relação a Santos (SP), por uma questão mercadológica, obrigatoriamente os portos fluminenses devem sempre ser pelo menos um metro mais profundo que o concorrente paulista. Este caso é particularmente sensível para o Porto do Rio.

Já no caso do Porto de Itaguaí (Sepetiba), um porto também servido por mega carries¹, a maior necessidade refere-se a dragagem do Canal Derivativo, um "by pass" ao canal principal, criando uma opção ao trecho mais congestionado do acesso marítimo, que permitiria importante redução do tempo de navegação entre o alto mar e o terminal de contêineres.

Os Portos por sua vez também necessitam de melhorias em especial nos acessos rodoviários, respectivamente:

Porto do Rio – Prosseguir com a implantação da Alça da Linha Vermelha e da Av. Portuária, empreendimentos que somam R\$ 450 milhões, sob responsabilidade da Concessionária da Ponte Rio/Niterói, que vai conectar diretamente a Av. Brasil ao Portão 32 do Porto, no Caju;

¹ Mega carrier – Grandes transportadoras marítimas;

Viabilizar a implantação da Av. Portuária, que consiste na duplicação dos acessos viários pelo Caju, conectando de forma mais adequada os pulmões externos do Porto e área industrial do Caju.

Porto de Itaguaí (Sepetiba) – Implementar o trevo viário na conexão do Arco Metropolitano com a Rod. BR 101 Rio/Santos, bem como dar segurança efetiva aos caminhões com contêineres que acessam o Porto.

Porto do Açu – Dar celeridade as obras de duplicação da Rod. BR 101 N, bem como viabilizar a implantação da Rod. Planejada RJ 244, conexão direta entre a Rod. BR 101 e o Porto como integração com o modal ferroviário se requer também.

Porto de Niterói – A Prefeitura de Niterói já iniciou um processo de dragagem da região, seus canais de acesso. Uma análise mais aprofundada de investimentos para a melhoria, acessibilidade rodoviária na Ilha da Conceição onde se concentra um cluster de empresas voltadas a Indústria do Petróleo, deve também ser realizada.

Porto do Forno (Arraial do Cabo) – O Porto foi municipalizado há cerca de 20 anos e já utilizado para algumas atividades de apoio offshore porém tem fortes limitações de acessibilidade rodoviária e riscos potenciais no tocante a questão ambiental que são cada vez mais rígidas em especial para líquidos e produtos para perfuração.

Novas soluções portuárias se encontram atualmente em implementação como o Complexo de Barra do Furado na divisa entre os municípios de Quissamã

e Campos, e outros projetos em discussões sobre novas soluções portuárias basicamente lastreadas na Indústria do Petróleo, como um novo Complexo Portuário em Maricá, uma nova solução de Terminal em Macaé, próximo a Cabiúnas, e a própria renovação / ampliação da TEBIG em Angra dos Reis da Transpetro e que possivelmente, em função da drástica redução da atividade econômica pós pandemia Coronavírus, tendem a ser postergados.

A melhoria dos conjuntos de portos e terminais fluminenses, tem o cordão inclusive de tornar mais competitivo as operações em especial do petróleo e derivados, pelo litoral fluminense, pelas limitações ambientais impostas a soluções alternativas como no Porto de Santos, inclusive para alavancar novos investimentos, para movimentação do petróleo e derivados, tancagem e até o pré-tratamento do óleo do pré-sal visando a exportação.

AEROPORTOS:

Aeroporto Internacional do Galeão - este aeroporto foi o único do país projetado para ser um “hub aéreo”². Todavia tem enfrentado problemas diversos, desde combustível caro para as aeronaves nacionais, à precária formação de uma grade de voos, que não viabiliza um conjunto adequado de conexões aéreas. O resultado é que tem perdido voos para alguns dos principais destinos nacionais, acarretando a inviabilidade das conexões internacionais.

Por sua vez, valores excessivamente elevados pagos pelo concessionário a título de outorga a União, tem minado outros esforços que poderiam

² Hub aéreo - Designação dada aos aeroportos utilizado por companhias aéreas, como pontos centrais de conexão para transferir seus passageiros e cargas para o destino pretendido.

³ Feeder – Aeroporto para voos de curta/média distância e duração, e que normalmente, utiliza aeronaves de pequeno porte, para alimentar grandes aeroportos centralizadores de passageiros e de cargas, para exportação e importação.

ser desenvolvidos pelo Galeão, o que podem até inviabilizar essa concessão e que poderiam ser transformados em investimentos voltados a melhor acessibilidade a esse Aeroporto Internacional.

Importante também destacar que questões de acessibilidade dos passageiros, notadamente pelo trânsito frequentemente engarrafado e segurança pública inadequada no trajeto, Linha Vermelha/Estrada do Galeão, desestimulam o passageiro a utilizá-lo. Por outro lado, o Aeroporto Santos Dumont tem-se mostrado um importante captador de passageiros, pela excelência de sua localização e facilidade de acesso, e desta forma tem drenado expressivo volume de passageiros, que por sua vez fazem falta a formação do hub aéreo no Galeão. A situação é particularmente grave, com o “Destino Rio” deixando de ser um hub aéreo, para tornar-se um Feeder³, o que pode ser agravado com a provável concessão do Aeroporto Santos Dumont pela União nos próximos dois anos.

Aeroporto de Cabo Frio – Cada vez mais o Aeroporto de Cabo Frio por seu grande potencial, servirá de solução para a Indústria do Petróleo em essencial para novos operadores privados, tanto para a Bacia de Campos como para a Bacia de Santos.

Aeroporto de Maricá – Com sua eventual administração por concessão privada e não por Administração Municipal, tem grande potencial para o suporte de grande parte da logística aérea em especial para o desenvolvimento da Bacia de Santos e logística para o Complexo Industrial

que venha derivada das novas concepções do COMPERJ.

Aeroporto de Campos – Com sua administração privada trabalhará em articulação com o Heliporto do Farol de São Tomé em Campos, o Aeroporto de Macaé para suporte em especial da Bacia de Campos.

CONCLUSÃO:

A melhoria logística do Estado do Rio de Janeiro, não se coloca apenas como uma grande oportunidade de melhora de competitividade da economia Fluminense, mas também de toda a Região Sudeste, se tornando também, um grande canal para a geração rápida e sustentável de empregos no Estado do Rio de Janeiro, através de investimentos privados e portanto, deve ser acelerada dentro deste conceito de não somente buscar a maximização dos valores de recebimento de outorgas. Destaca-se neste contexto atualmente tais oportunidades que já vêm sendo acompanhadas de maneira bastante eficaz pela atual gestão da Secretaria de Estado de Transporte do Rio de Janeiro, porém devem ser sinergicamente apoiadas por outras esferas de poder e por Instituições de representação empresarial.

Certamente tais investimentos terão o efeito positivo com externalidade de benefícios para as atividades econômicas, que já utilizam o corredor portuário fluminense para a exportação, é também em especial para principal atividade econômica da cidade do Rio de Janeiro, que a indústria de petróleo e gás, e toda sua cadeia de suporte e movimentação.

³ Feeder – Aeroporto para vôos de curta/média distância e duração, e que normalmente, utiliza aeronaves de pequeno porte, para alimentar grandes aeroportos centralizadores de passageiros e de cargas, para exportação e importação.



Wagner Victor é Engenheiro, Administrador. Foi: Secretário de Estado de Energia, Indústria Naval e Petróleo, Presidente da Companhia Estadual de Águas e Esgoto - CEDAE, Presidente da Fundação de Apoio à Escola Técnica - FAETEC, Secretário de Estado de Educação do Rio de Janeiro, foi Membro do Conselho Nacional de Políticas Energéticas (CNPE). Atualmente é Diretor Geral da ALERJ.

Este artigo expressa a opinião do autor, não representando necessariamente a opinião institucional da FGV.



fgv.br/energia

