

BOLETIM DE LOGÍSTICA O CUSTO BRASIL E SEUS IMPACTOS NA CADEIA PRODUTIVA



O CUSTO BRASIL E SEUS IMPACTOS NA CADEIA PRODUTIVA

Custo Brasil é um termo que descreve o conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas que encarecem e comprometem novos investimentos pelas empresas e pioram o ambiente de negócios no país e a competitividade perante outras nações.

Dados da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, elaborados em parceria com o Setor Privado, estimam que o Custo Brasil consome das empresas R\$ 1,5 trilhão por ano, representando 22% do Produto Interno Bruto (PIB).

Essa estimativa reflete o custo que as empresas brasileiras têm acima da média dos países que integram a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A complexidade do sistema tributário reduz o tamanho dos mercados, a produção e o consumo. Problemas de infraestrutura de transportes aumentam os custos com manutenção, geram atrasos, dentre outros.

De forma a mitigar os efeitos do Custo Brasil, existem políticas públicas em curso e dentre elas pode-se citar o Programa de Melhoria Contínua da Competitividade, que busca reduzir o Custo Brasil por meio de nova metodologia de análise e governança, com um acompanhamento sistemático de indicadores nas 12 áreas consideradas vitais para a competitividade do setor empresarial, tendo como parâmetro o custo de se produzir no Brasil em comparação à média dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

A reforma trabalhista realizada em julho de 2017 (Lei Nº13.467) significou uma flexibilização da legislação que apresentava uma rigidez incompatível com a dinâmica da economia e do próprio mercado de trabalho no início do século XXI.

Outra reforma em curso é a tributária, em que as três iniciativas mais representativas, são: o Projeto de Lei nº3.887/2020 do Governo, a PEC nº45 e a PEC nº110 (ambas da Câmara do Deputados). Além disso, há outras sugestões em curso, que visam o ganho de eficiência com a aplicação do imposto sobre o valor adicionado, que é calculado em cada etapa do processo produtivo, descontando o imposto pago na etapa anterior.

Além disso, outros avanços já foram conquistados, mesmo que de maneira tímida. Contudo, esses avanços precisam evoluir de modo a criar um ambiente mais propício aos negócios. Dentre os exemplos de medidas que promoveriam a melhora desse ambiente estão: redução do tempo de abertura de empresas, a simplificação de burocracias e regulações, a integração da cadeia produtiva, a regularidade de recolhimento dos impostos, o maior acesso aos serviços públicos e a livre concorrência.

A cadeia produtiva é um fator de grande importância para a economia brasileira, uma vez que, em 2019, a participação das indústrias no PIB foi em torno de 10%. Esse também é um setor que sofre bastante os efeitos do Custo Brasil, ainda mais no que tange à logística de transporte necessária para a produção. Portanto, é de suma importância analisar os efeitos do Custo Brasil nessa categoria e discutir de quais maneiras esses efeitos poderiam ser mitigados.

A IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA PARA A CADEIA PRODUTIVA

A cadeia Produtiva é o conjunto de atividades que se articulam progressivamente, desde os insumos até o produto final, incluindo distribuição e comercialização, constituindo-se em segmentos (elos) de uma corrente.

Dentre outros fatores, a cadeia produtiva permite visualizar o processo industrial de modo integral, mensurar as debilidades e potencialidades, motivar a articulação solidária entre os *players*, identificar gargalos, mas principalmente verificar os fatores e condicionantes da competitividade em cada segmento.

O transporte é um elo importante dessa cadeia e dependendo do produto pode representar parcela significativa do custo de produção e do diferencial competitivo das empresas. A estratégia básica para redução dos custos de transporte é a utilização do suporte da tecnologia da informação para melhor planejamento e controle da operação, e também a utilização de soluções multimodais.

O custo total desta operação deve contemplar todos os custos referentes a um transporte porta-a-porta mais os custos do estoque, incluindo o estoque em trânsito.

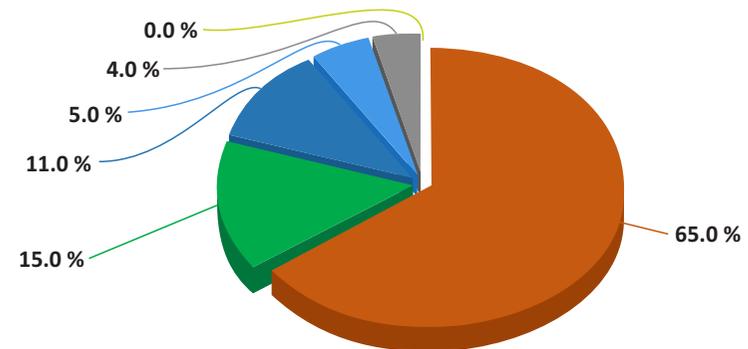
No entanto, deficiências na infraestrutura impõem custos adicionais à cadeia produtiva, no qual a alta concentração do transporte no modo rodoviário eleva os custos, sobretudo dos produtos de menor valor agregado. Uma maior eficiência da matriz de transportes, com a ampliação dos modos de alta capacidade (ferrovias, hidrovias e cabotagem) permitiria reduções significativas nos custos logísticos.

Como no Brasil a matriz de transporte tem uma elevada participação do transporte rodoviário, com cerca de 65% do total, as condições da infraestrutura rodoviária adquirem uma importância vital nos custos das empresas. Cerca de 50% das rodovias brasileiras (nos três níveis governamentais) estão em

condições cuja classificação varia de regular a péssima (CNT e Sest Senat, 2019). Isto cria a necessidade de os transportadores suportarem os custos adicionais de logística.

Tendo em conta o caráter estratégico do setor de transportes para a economia nacional, visto que essa atividade permite o funcionamento dos diversos serviços e das cadeias produtivas do país, bem como o acesso da população aos seus destinos de interesse, é imprescindível o aperfeiçoamento da sua infraestrutura, de forma prioritária com vistas à melhoria do desempenho da movimentação de cargas e de passageiros no país e à geração de ganhos ambientais, sociais e econômicos para o setor transportador.

Divisão Modal Brasil - 2015

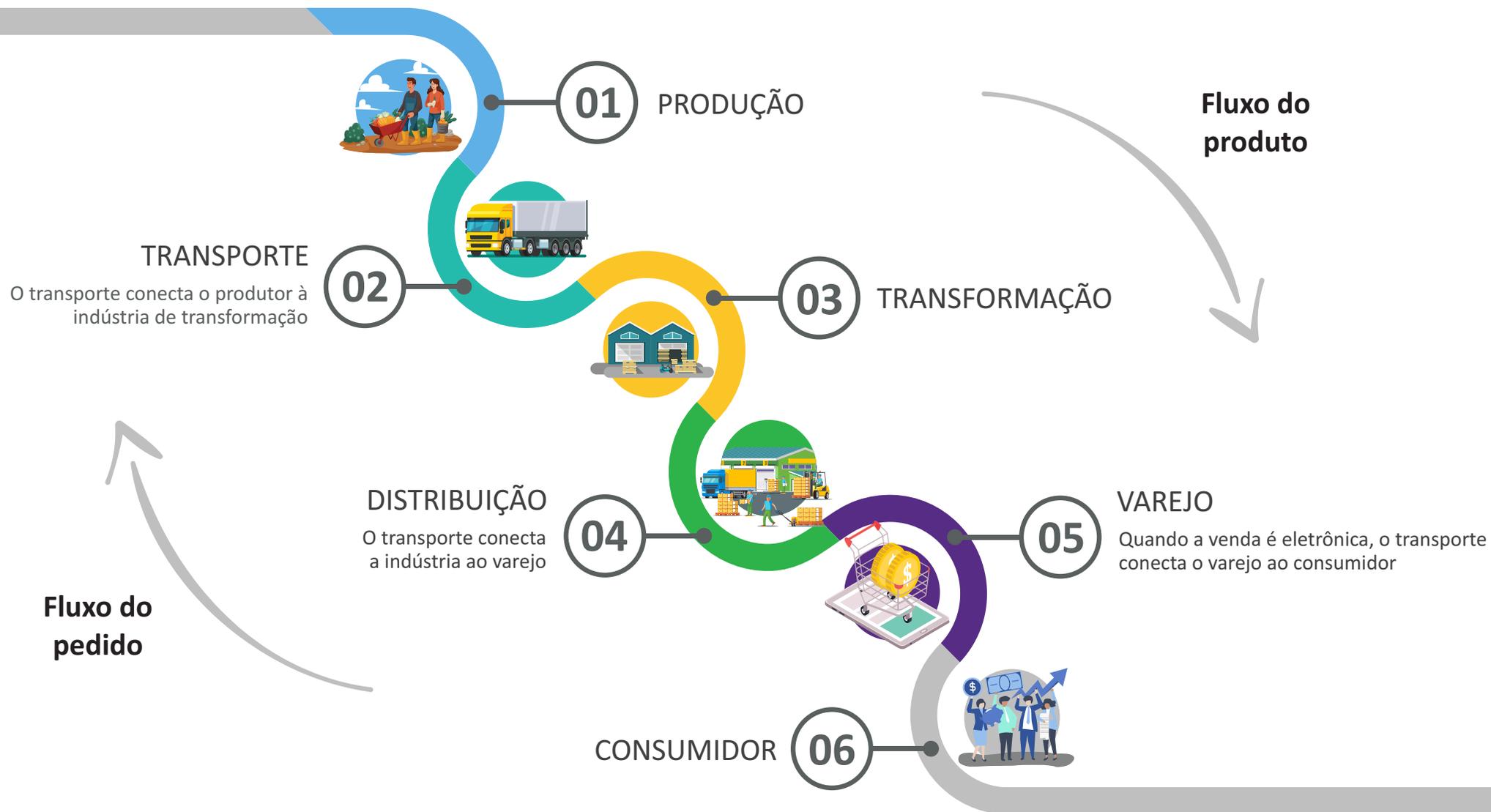


Rodoviário - 1.548,0 bilhões de TKU	Hidroviário - 125,3 bilhões de TKU
Ferrovário - 356,8 bilhões de TKU	Dutoviário - 106,1 bilhões de TKU
Cabotagem - 249,9 bilhões de TKU	Aeroviário - 0,6 bilhão de TKU

Fonte: Transporte inter-regional de carga no Brasil - Panorama 2015 - EPL

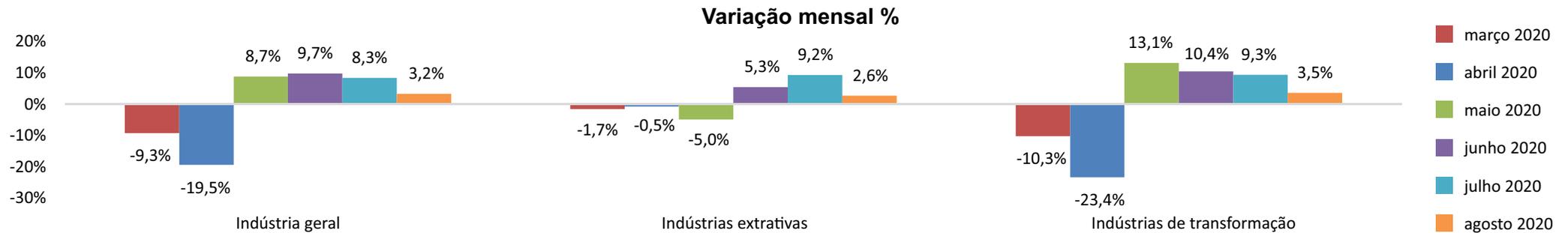
O CUSTO BRASIL E SEUS IMPACTOS NA CADEIA PRODUTIVA

A IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA PARA A CADEIA PRODUTIVA



O CUSTO BRASIL E SEUS IMPACTOS NA CADEIA PRODUTIVA

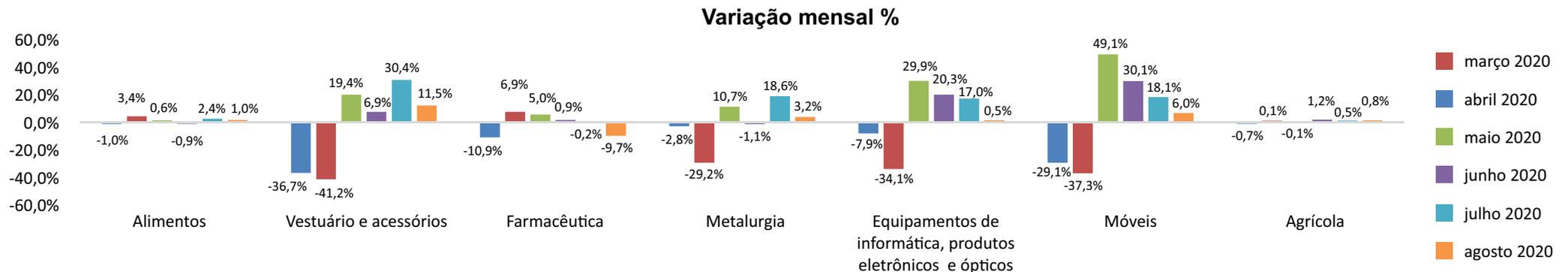
A RETOMADA DO CRESCIMENTO PÓS-COVID-19



Fonte: IBGE

Ao final de 2019, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) projetava um crescimento em torno de 2% para a indústria nacional no ano de 2020. Porém, as expectativas foram quebradas em março, com o início do isolamento social devido à pandemia do coronavírus. Já em março, a indústria geral teve uma queda de 9,3% em comparação com fevereiro. Em abril, a queda em comparação com março chegou a 19,5%. Já a indústria extrativa e a de transformação tiveram 0,5% e 23,4% de queda, respectivamente. Em junho, já era verificado retomada do crescimento, a partir da retomada das atividades da economia.

O índice de utilização da capacidade Industrial (UCI) efetiva, que é um indicador que procura medir o quão a atividade industrial está aquecida, chegou a 31,1 pontos em março. Já em agosto, o indicador voltou a subir e bateu 78,1 pontos, indicando o aquecimento da produção industrial. É possível perceber que alguns setores passaram por uma queda maior, como o de vestuário e acessórios, móveis e de equipamentos de informática.



Fonte: IBGE

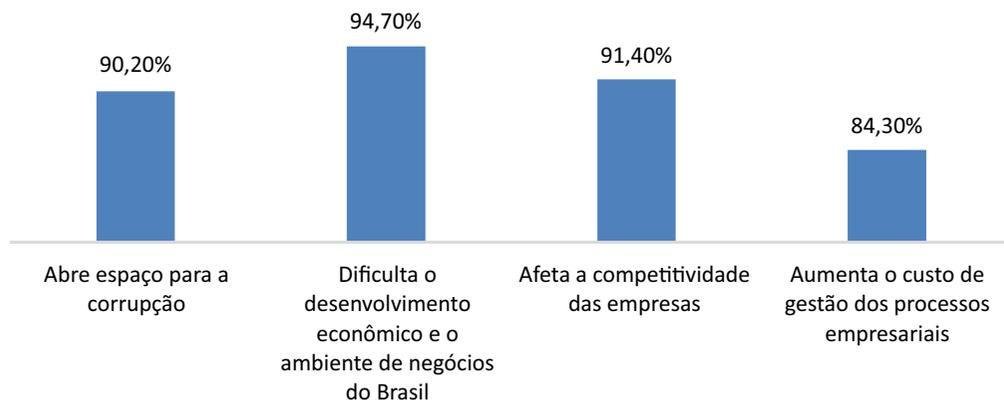
PRINCIPAIS ENTRAVES

BUROCRACIA

O termo “burocracia” que servia para designar a estrutura administrativa estatal relacionada às várias áreas de interesses coletivos da sociedade, adquiriu fortes conotações negativas. Atualmente, no Brasil e no mundo, este termo é comumente usado para indicar a proliferação de normas e regulamentos que tornam ineficientes as organizações administrativas públicas, bem como demais entidades e empresas privadas.

Em geral, costuma-se criticar o aparelho burocrático devido à sua rigidez administrativa, sua inadequação das normas e à grande quantidade de regulamentos. Estes aspectos produzem resultados contrários aos esperados, como a lentidão dos processos que podem diminuir drasticamente a eficiência de uma organização e até da sociedade.

Opinião dos empresários sobre burocracia



Fonte: Pesquisa FIESP/2017

No entanto, a organização burocrática é condição imprescindível para o desenvolvimento de uma nação, por ser indispensável ao funcionamento do

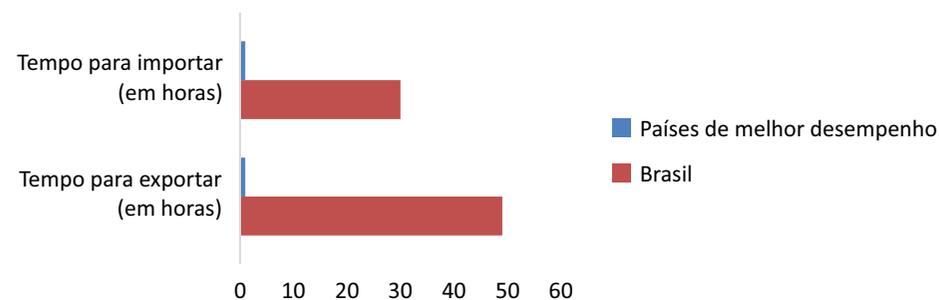
Estado, gestor dos serviços públicos e de todas as atividades econômicas particulares.

A divisão e distribuição de funções, a seleção de pessoal especializado, os regulamentos e a disciplina hierárquica são fatores que fazem da burocracia moderna uma forma avançada e eficiente de organização administrativa, baseada no método racional e científico, sintetizando as formas de relações sociais das sociedades modernas.

No momento, a discussão importante que se coloca é a da urgência da desburocratização dos setores logístico e de infraestrutura brasileiros para garantir ainda mais o seu desenvolvimento e maior produtividade.

Nesse sentido, a questão principal é de como construir a infraestrutura que precisamos para transportar riquezas e fazer a integração nacional desse país de dimensões continentais, com a redução da burocracia e do Custo Brasil, que tanto oneram o investidor, sem impacto regulamentar.

Tempo gasto com obrigações na fronteira no processo logístico de exportação e de importação



Fonte: Banco Mundial

ARMAZENAGEM

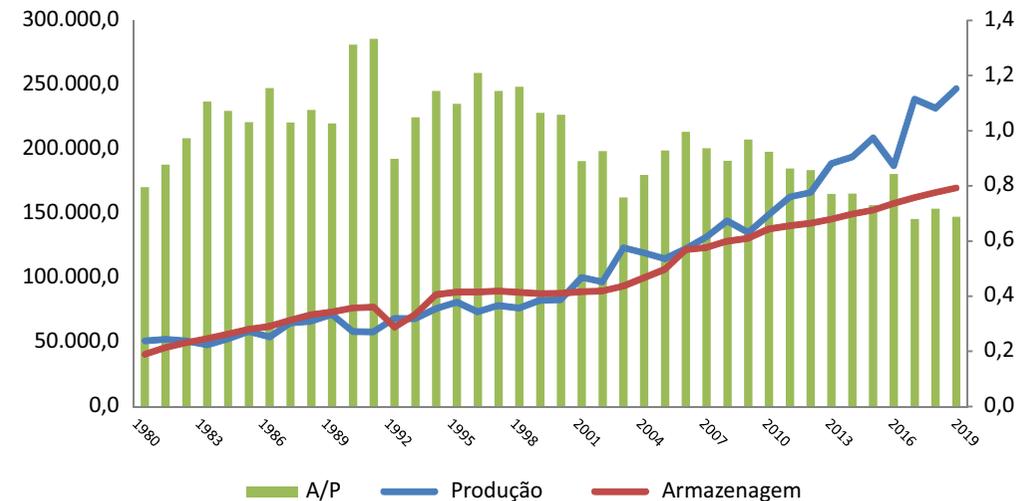
O serviço de armazenagem possui um importante papel nas operações logísticas, inclusive envolvendo importantes decisões na definição da estrutura de uma empresa, especialmente quando se trata de um Transportador ou de um Operador Logístico. As razões para uma empresa fazer uso de espaços físicos para armazenagem são basicamente: (i) redução de custos de transporte e produção; (ii) gerenciamento de suprimentos de demanda; (iii) suporte ao processo de produção; e (iv) apoio ao processo de marketing.

O ciclo de atividades logísticas sofreu evolução ao longo dos anos e, a partir dos anos de 1960, o termo armazenagem passou a ser empregado. Da década dos anos de 1970, houve um significativo aumento no número de armazéns e, na década seguinte, 1980, a filosofia do *just-in-time*, com o estoque zero, passou a integrar o cotidiano de várias empresas, revolucionando setores, como o de produção de veículos pela Toyota.

Nos dias de hoje, com mercados cada vez mais competitivos e com safras cada vez maiores, os entraves na movimentação de carga, e de sua melhor acomodação no transporte até o destino final, representam perdas de parcelas importantes no processo logístico, comprometendo o resultado final da operação e gerando custos desnecessários.

O fenômeno de supersafras contribui para a diminuição de preços dos alimentos e fortalecem o PIB, mas também evidenciam situações estruturais: a notória carência de elementos relacionados à infraestrutura de armazenagem da safra brasileira. O descompasso entre o crescimento da produção agrícola e o crescimento da capacidade de armazenagem estática data de muitas décadas. Nas últimas quatro décadas a produção agrícola teve crescimento médio anual de aproximadamente 4,1% enquanto que a capacidade de armazenagem cresceu a 3,75% (Fonte: Conab).

Produção vs Armazenagem, em 1000 ton



Fonte: Conab (elaboração própria).

Na última década o déficit de armazenagem se acelerou, marcado pelo vigoroso crescimento na produção, enquanto que a capacidade de armazenagem cresceu a taxas inferiores às das décadas anteriores. Desemboca-se então no status atual, onde a capacidade de armazenagem estática corresponde a menos de 70% da produção, enquanto que FAO e Conab recomendam que seja de pelo menos 120%.

O déficit de armazenagem reduz a capacidade estratégica do produtor de buscar melhores momentos de disponibilizar seu produto ao mercado, podendo reduzir as vendas durante a safra, quando o preço está naturalmente em queda devido ao aumento de oferta, e oferecer em outro momento, obtendo melhor remuneração.

TRANSPORTE

O transporte é um instrumento básico de fomento ao desenvolvimento econômico regional e com participação direta na competitividade econômica entre regiões, já que o acesso aos recursos de uma região pode ser viabilizado ou não de acordo com a capacidade de transporte. Nos países em desenvolvimento é usual que sejam destinados elevados investimentos públicos para o setor de infraestrutura de transportes, já que os governos procuram diminuir limitações de estruturas precárias dos sistemas de transporte ao considerar seu papel estratégico no desenvolvimento econômico.

Sendo um conhecido gargalo na cadeia produtiva brasileira, a malha de transportes vem sendo objeto da Política Nacional de Transportes, que tem, dentre outras, a finalidade de melhorar a infraestrutura nacional de transportes e promover a integração nacional e internacional. Apesar dos avanços na agenda de concessões de ativos públicos, o setor de transportes é ainda muito dependente dos investimentos públicos. Durante a última década os investimentos públicos reduziram-se a uma taxa média anual de aproximadamente 11%, ao passo que os investimentos privados cresceram a uma taxa de aproximadamente 4%.

Infraestrutura inadequada aumenta o tempo de transporte, o custo de manutenção dos veículos, o nível de perdas durante o trajeto e transbordo, e, portanto, acrescenta um peso morto à produção. Fatores como tempo de armazenamento, controle de pragas, limpeza, controle de umidade e temperatura, e movimentação interna, influenciam o volume de perdas, impactando os custos logísticos.

As perdas de produtos em processos logísticos, para o setor agrícola, podem ser divididos nos seguintes aspectos:

Distribuição das perdas por etapa logística

Porto - 9,0%

Multimodal Ferroviário - 8,8%

Multimodal Hidroviário - 1,6%

Transporte Rodoviário - 13,3%

Rodoviário Fazenda-Armazém - 21,7%

Armazenagem Fazenda - 6,7%

Armazenagem Externa - 38,8%

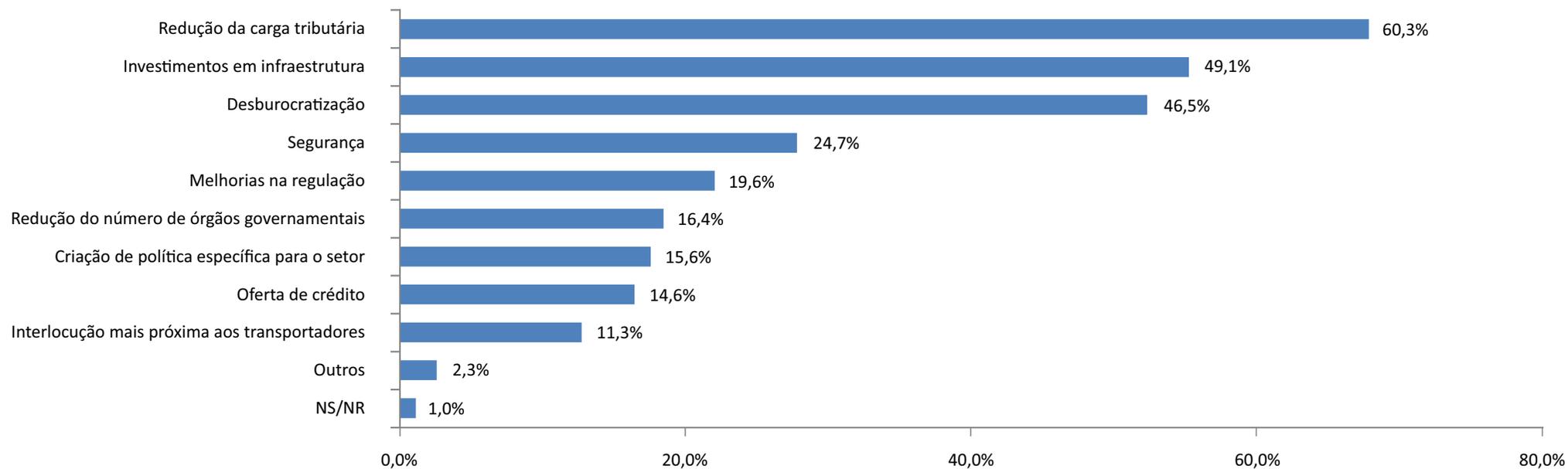
Total - 100,0%

Fonte: Péra (2017).

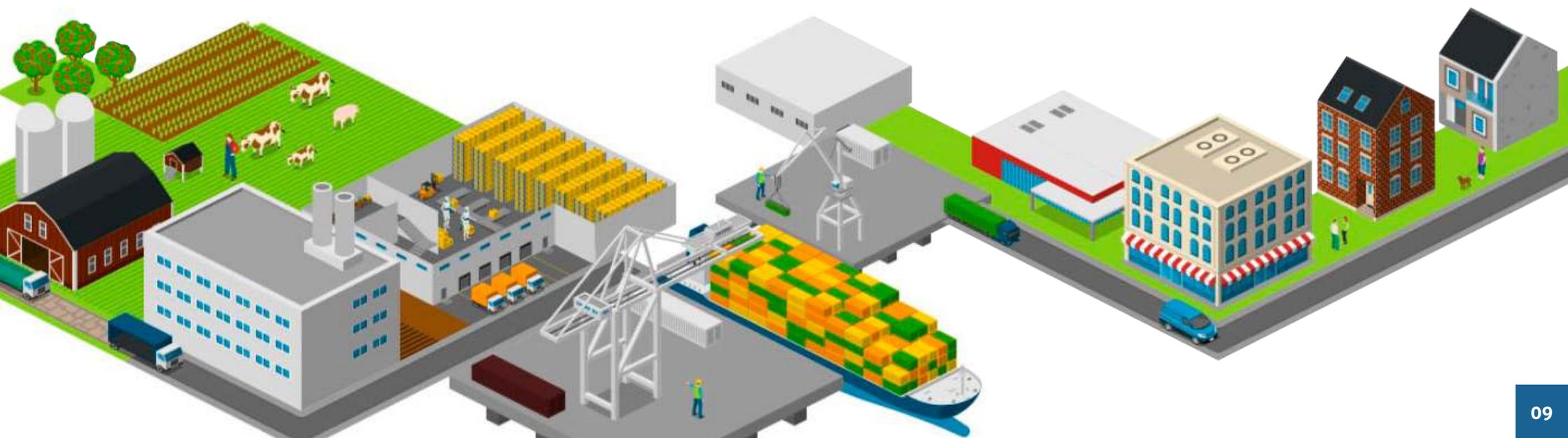
A FAO estimou que em 2017 aproximadamente 8,5% da produção de alimentos brasileira foi perdida ou no transporte ou na armazenagem.

Um exemplo bastante conhecido de impacto na cadeia logística é o da BR-163. A infraestrutura deficitária desta rodovia embutia pesados custos no escoamento de grãos oriundos do estado do Mato Grosso e buscando saída através dos portos de Miritituba e Santarém, ambos no estado do Pará. Principalmente durante o período de chuvas, os produtores e transportadores acumulavam perdas causadas pela incapacidade dos caminhões de atingir os pontos de transbordo em tempo hábil. A EPL estima que para o ano de 2018 as perdas associadas às más condições foram de R\$580 milhões.

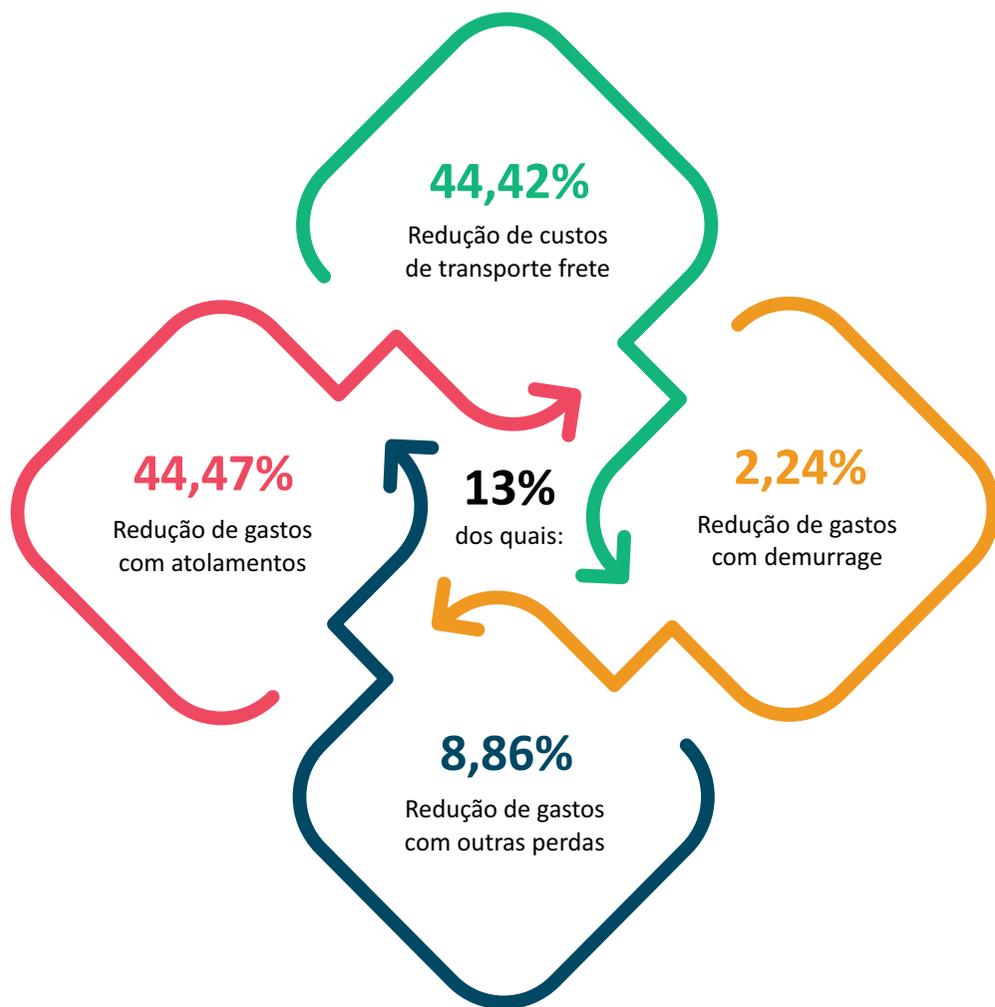
Prioridades para os transportadores



Fonte: CNT



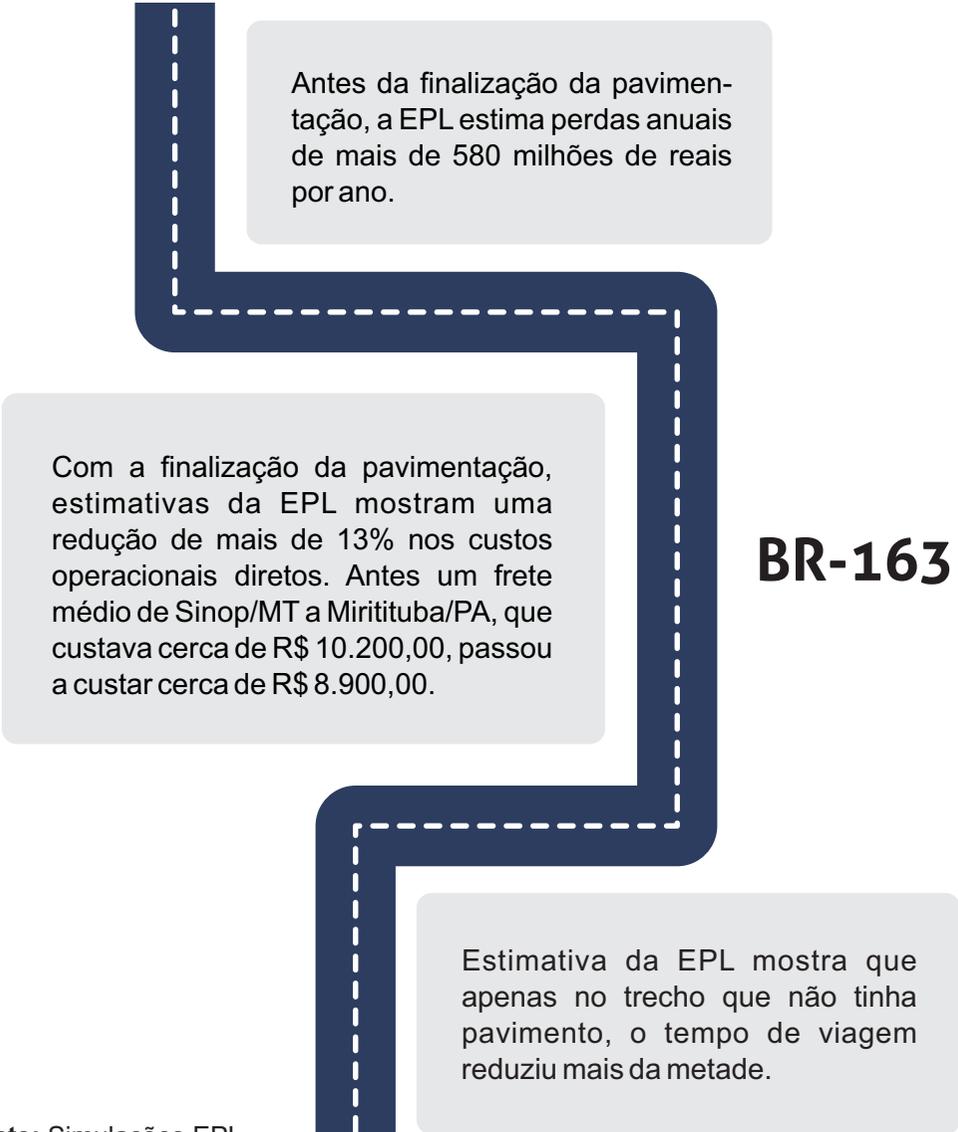
PRINCIPAIS ENTRAVES



Fonte: Estimativa EPL

Em novembro de 2019 foi concluída a pavimentação do trecho tornando o transporte no trecho mais ágil e barato. A EPL estima uma redução de custos na ordem de 13%.

MELHORIAS DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE



Fonte: Simulações EPL

BR-163

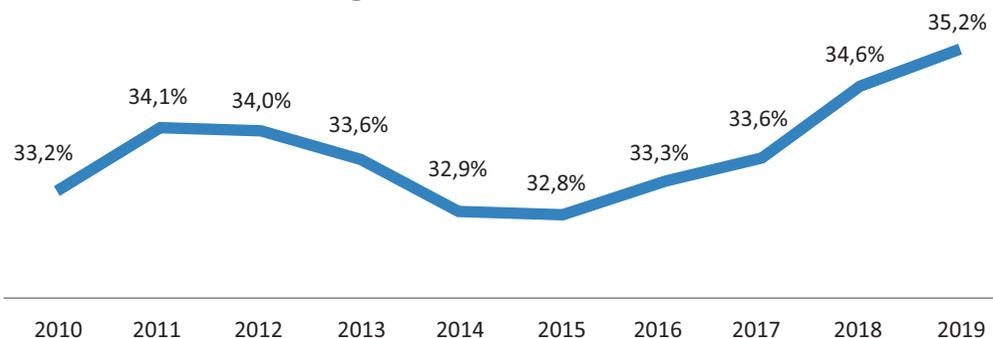
TRIBUTAÇÃO

O sistema tributário é motivo de queixas na maioria dos países do mundo e por isso mesmo demanda reformas persistentes. No Brasil, o sistema é extremamente complexo, desproporcional e necessita de uma abordagem mais atual, já adotada há várias décadas por outros países, visando alcançar ganhos de eficiência econômica e aumento da produtividade na produção de bens e serviços.

Atualmente, o Brasil tem trabalhado para modernizar seu sistema tributário, de forma a aumentar a eficiência e a competitividade do país.

Entre 190 países que foram avaliados em um estudo do Banco Mundial, o Brasil se encontra na 184ª posição no ranking que mede a facilidade dos impostos na abertura de novos negócios. O Banco Mundial estima, que em algumas regiões do Brasil, o tempo gasto para preparar, arquivar e pagar (ou reter) o imposto de renda das empresas, o imposto sobre o valor agregado e as contribuições de previdência social equivalem a 1.501 horas por ano, enquanto os países com melhor desempenho gastam 49h.

Carga tributária em % do PIB

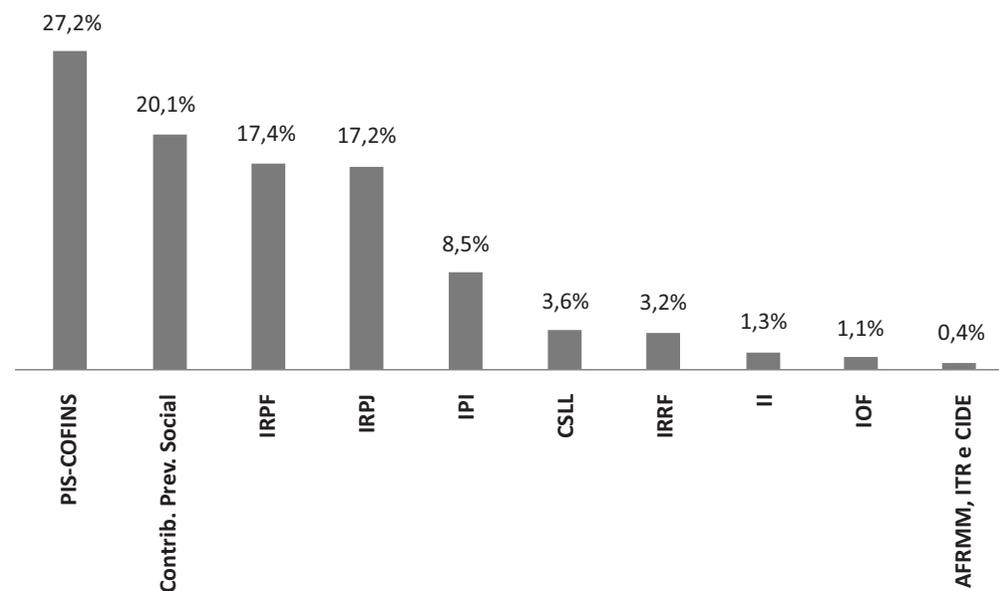


Fonte: Estudo “Carga Tributária Bruta de 2019: Recorde Histórico e Evidências Federativas”

Em 2019, a carga tributária chegou a representar 35,2% do PIB brasileiro, sendo esse o maior valor de toda a série histórica dos últimos 10 anos.

De acordo com o Demonstrativo dos Gastos Tributários – Bases Efetivas 2009 da Receita Federal, a renúncia tributária vinculada aos tributos ampliou-se consideravelmente, sobretudo nesta última década. A título de exemplo, em 2009, o gasto tributário total era de R\$ 101,0 bilhões e a renúncia vinculada ao Pis/Pasep e à Cofins era de R\$ 5,4 bilhões e de 27,6 bilhões, respectivamente. Ou seja, de 2009 a 2019, o gasto tributário vinculado ao Pis e à Cofins aumentou 155,0%, elevando sua participação no PIB de 1,0% para 1,2%.

Gasto tributário por tributo



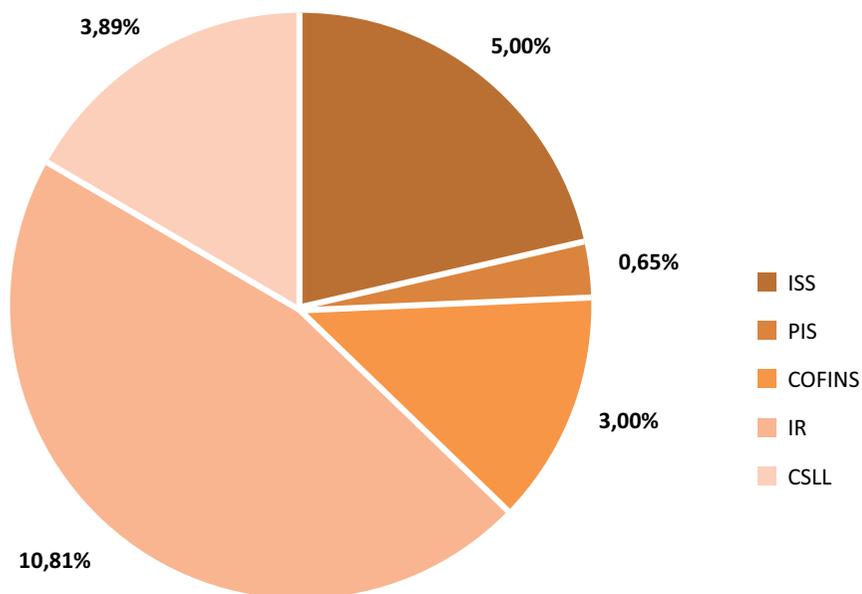
Fonte: SRF

PRINCIPAIS ENTRAVES

Dentre os problemas enfrentados pelos transportadores brasileiros, relacionados à tributação, estão a carga tributária e a complexidade da legislação. A carga tributária brasileira — hoje, é uma das mais altas do mundo em tributação no setor. Além de uma carga tributária elevada, a complexidade da legislação tributária gera ineficiências para os transportadores. O Governo tem trabalhado para simplificar processos, como para o transporte por cabotagem marítima e para o setor aéreo, conforme será apresentado mais a frente.

Em 2015, as empresas do setor de transporte rodoviário de carga pagaram cerca de 20% da receita bruta em impostos. Com isso, os tributos representaram mais de 45% no valor do transporte rodoviário de cargas.

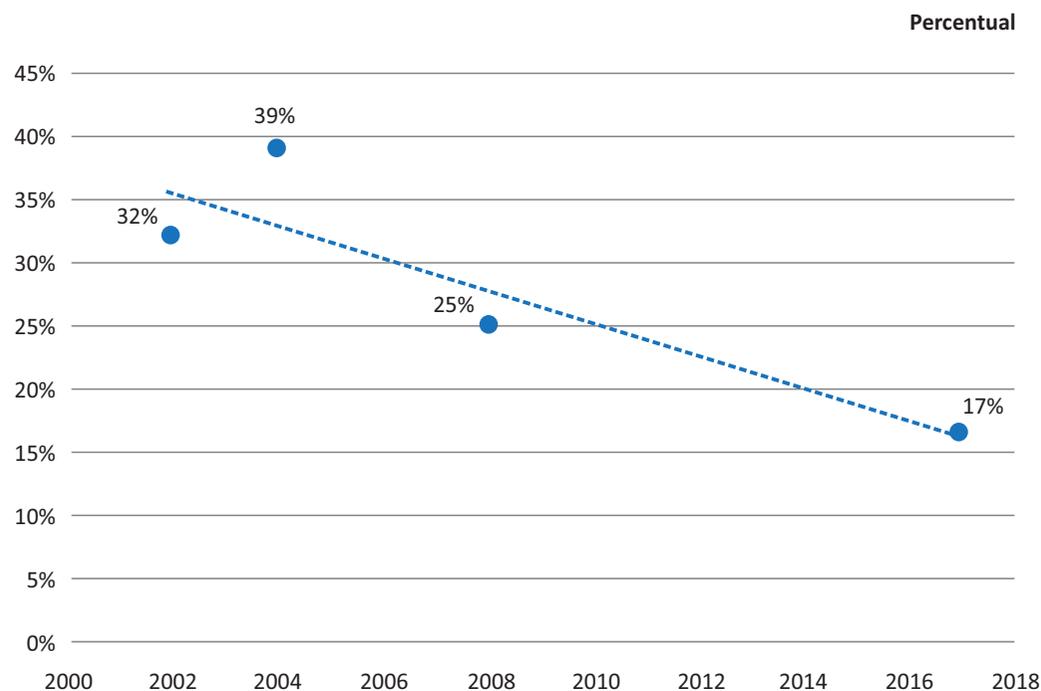
Representatividade dos Impostos vs Receita das Concessionárias



Fonte: SRF

Apesar disso, segundo o estudo do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário, a sonegação das empresas brasileiras vem diminuindo. Em 2017, o montante de crédito tributário lançado alcançou o valor de R\$ 204,9 bilhões, representando um montante de 68,5% maior do que o valor lançado em 2016 (R\$ 121,6 bilhões). Cruzamento de informações, retenção de tributos e fiscalização mais efetiva são os principais responsáveis pela queda da sonegação. Com os novos sistemas de controles fiscais, o Brasil já possui o menor índice de sonegação empresarial da América Latina e se essa tendência permanecer, deverá estar em 3 anos na média dos países desenvolvidos.

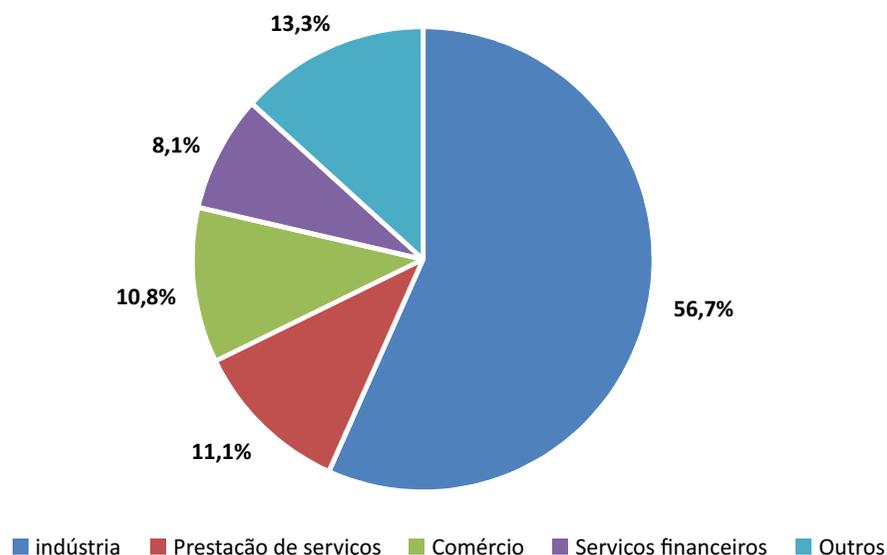
Índice de Sonegação Fiscal - Brasil



Fonte: Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário - IBPT

Dentre as principais causas está o aumentando da fiscalização da Secretaria da Receita Federal (SRF) com lançamentos de ofício, que cresceram 68,5% em 2017 em relação a 2016, resultado do aumento dos procedimentos de Auditoria Externa (69,34 %) e Revisão de Declarações (27 %). Do volume total de autuações em 2017, apenas 0,51 % foi julgada improcedente.

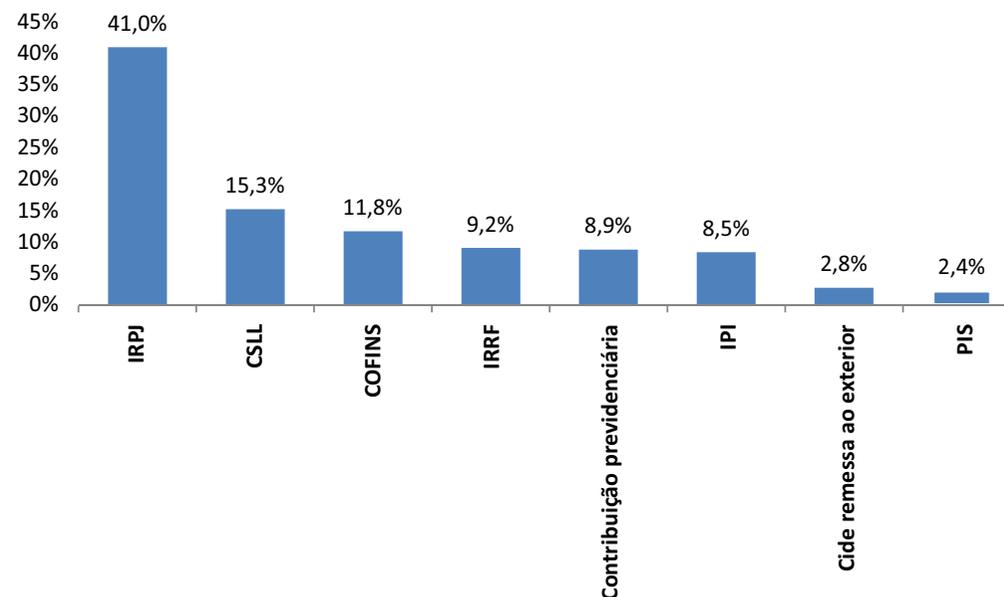
Valor nos autos de infração por segmento (2017)



Fonte: Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário - IBPT

O Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) foi o tributo federal que gerou o maior volume nos autos de infração, ou seja, foram R\$ 72,5 bilhões, seguido da CSLL com R\$ 27,1 bilhões, a COFINS com R\$ 20,9 bilhões e o IRRF com R\$ 16,2 bilhões. Outros tributos que tiveram uma participação importante no montante dos autos de infração da Receita Federal do Brasil foram a Contribuição Previdenciária, com R\$ 15,7 bilhões, o IPI com R\$ 15 bilhões, a Cide remessa ao exterior com R\$ 5 bilhões e o PIS com R\$ 4,3 bilhões.

Tributos federais com autos de infração (2017)



Fonte: Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário - IBPT

Já no âmbito estadual, o ICMS foi o tributo mais sonegado. Em 2016, foram 232.320 autos de infração de ICMS em todo o País (R\$ 98,7 bilhões) e no ano de 2017, os fiscos estaduais lavraram 247.025 autos de infração de ICMS, o que representou R\$ 91,5 bilhões em autuações fiscais. Vale registrar, no entanto, que, muito embora, de 2016 para 2017, tenha havido um crescimento de 6,3% na quantidade de autos de infração de ICMS, houve uma redução de 7,3% no montante dos valores das autuações de ICMS no país.

Na esfera municipal ocorreram 27.838 autuações de ISS, que representaram um montante de R\$ 7,85 bilhões. Se comparado com o ano anterior, em 2017 houve uma redução na quantidade de autos de infração e no montante de ISS de 30,9% e de 47,6%, respectivamente.

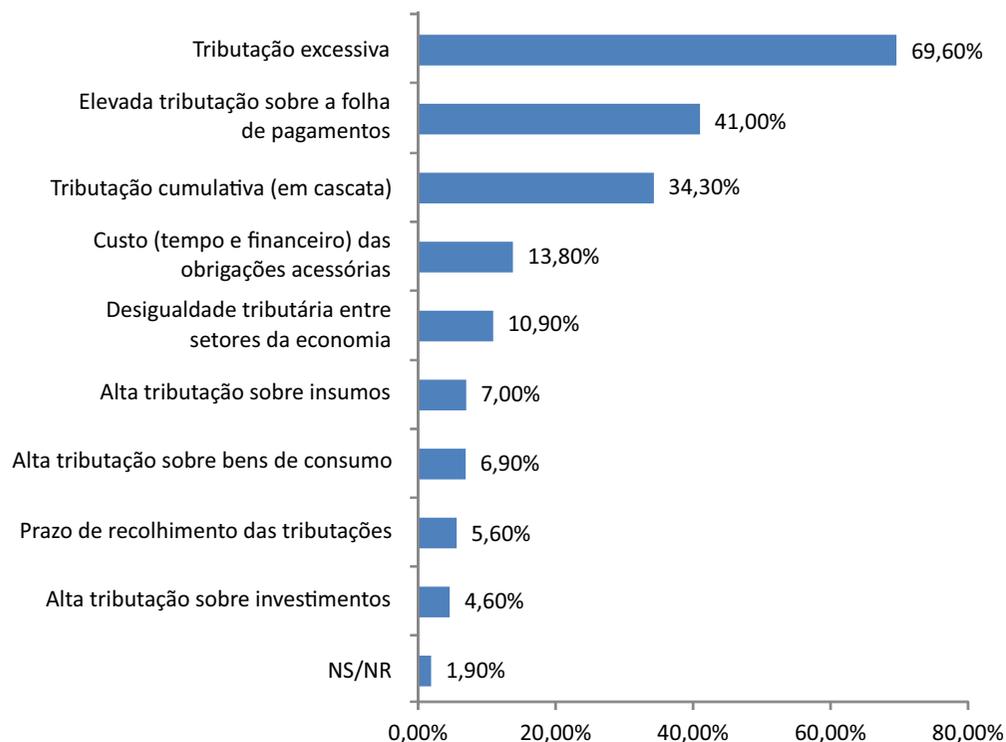
PRINCIPAIS ENTRAVES

O montante de todos os autos de infração lavrados no país em 2017 (R\$ 304,4 bilhões) representou 4,6% do PIB (R\$ 6,6 trilhões) em 2017 e o ICMS foi o tributo mais sonegado, seguido pelo IRPJ e teve como os maiores setores autuados o Comércio, a Indústria, o Setor de Serviços, a Infraestrutura e a Agricultura e Pecuária.

Se analisado o porte das empresas, foram detectados indícios de sonegação em 49% das empresas de pequeno porte, 33% das empresas médias e 18% das grandes empresas, com um faturamento não declarado estimado de R\$ 2,17 trilhões por ano.

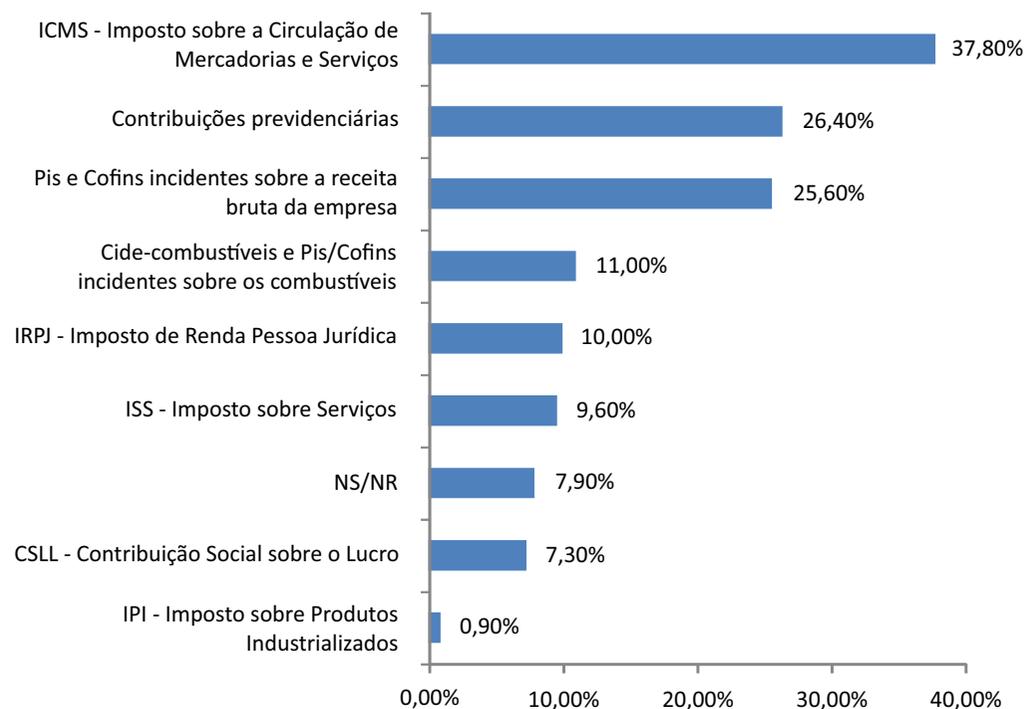
ENTRAVES TRIBUTAÇÃO

Principais problemas do Sistema Tributário



Fonte: Pesquisa CNT Reforma Tributária Brasileira (2019)

Tributos que mais pesam para as empresas de transporte



Fonte: Pesquisa CNT Reforma Tributária Brasileira (2019)

MEDIDAS GOVERNAMENTAIS

É necessário repensar a forma como se procedem os negócios nos setores logístico e de transporte de cargas e de pessoas, ampliando as fronteiras do evento presencial para o mundo virtual de forma a facilitar a aproximação e o relacionamento entre todos os *players*, promovendo mudanças normativas e regulatórias e conseqüentemente um ambiente jurídico mais seguro e saudável para os investidores.

Importante passo foi dado nesse sentido com a publicação do Decreto nº 10.411, de 30/09/2020, pelo Governo Federal que regulamentou a exigência de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nas atividades econômicas de normativos editados pela Administração Pública Federal. Esse instrumento já era previsto no artigo 5º da Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874, de setembro de 2019), mas dependia de regulamentação.

A Análise de Impacto Regulatório é um instrumento mundial de gestão e implementação de políticas públicas, criado nos Estados Unidos e difundido posteriormente pelo mundo, sendo requisito de boas práticas para entidades como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). A obrigatoriedade da Análise de Impacto Regulatório irá qualificar o nosso estoque regulatório e colocará o Brasil em linha com as melhores práticas internacionais.

O Decreto estabelece como deverá ser feita a análise, os parâmetros que deverão ser seguidos e os normativos que precisarão ser observados, além disso estipula como se dará a participação popular na elaboração das novas regras, seja por meio de consulta pública ou consultas às áreas diretamente afetadas pelo normativo. Para garantir a transparência do processo, essas contribuições deverão ser divulgadas em sítio eletrônico após a decisão final sobre a matéria.

O Decreto também estabelece o procedimento de ARR (Avaliação de Resultado Regulatório), que visa aferir se os efeitos almejados por uma regulação já implementada no passado foram alcançados, a fim de que se reavalie a sua necessidade ou se proponha sua revisão.

Em consonância com as orientações do Governo Federal e com o objetivo de aumentar a competitividade do setor de transportes do país, o Ministério da Infraestrutura (MInfra) vem trabalhando no Programa de Desburocratização Infra+, ouvindo as entidades representativas do setor de transportes e trânsito e seus usuários, coletando propostas de desburocratização que proporcionem a simplificação de normas e processos, com a conseqüente redução de custos e aumento de produtividade.

Nesses diálogos representantes de empresas que atuam nos diversos modos de transporte, no setor de trânsito, de importadoras e fabricantes de veículos, da indústria química, do transporte de passageiros, de produtores agrícolas, de transporte de cargas, além das Confederações Nacionais de Transportes e da Agricultura e Pecuária (CNT e CNA) expõem e debatem os principais entraves provocados pelas normas e burocracias.

Sobre isso, o MInfra passa por processo de revisão de seus normativos. No total, reuniu 967 portarias, resoluções e instruções que serão revisadas. Para alcançar o melhor resultado para a sociedade, a pasta trabalha em conjunto com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT).

AÇÕES PARA DESBUROCRATIZAÇÃO

O DNIT concluiu a etapa preliminar da revisão dos seus atos administrativos. De acordo com o levantamento da autarquia, 530 normativos serão revisados. Desse total, 67 continuarão vigentes, 81 serão revogados e o restante será revisado e consolidado.

Já a Anac revogou 47 normas, sendo 43 resoluções, dois Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) e duas portarias do antigo Departamento de Aviação Civil (DAC). A agência reguladora está analisando a revogação de cerca de 850 atos como portarias, resoluções e regulamentos do antigo DAC e da própria Agência.

Entre os temas que serão tratados prioritariamente no MInfra estão a regulação de transporte ferroviário, concessão rodoviária, infraestrutura rodoviária, tarifas aeroportuárias, outorgas aeroportuárias, aviação regional, autorização de terminais portuários privados, planejamento portuário, e fundos de investimento.

Com as mudanças normativas e regulatórias e apostando em parcerias com a iniciativa privada, o MInfra tenciona proporcionar, dentro da sua ampla agenda de privatizações e concessões, que prevê a atração de bilhões de reais em investimentos para o país, maior confiança jurídica, medidas que irão diminuir a burocracia do setor e fomentar um ambiente jurídico mais seguro e propenso a negócios.

Como forma de ilustrar essas medidas do MInfra para simplificar os processos e desburocratizar o setor de transportes, cabe ressaltar o projeto BR do Mar, para a cabotagem marítima, e o Voo Simples, para o setor aéreo.

BR DO MAR

O projeto BR do Mar é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura que tem como objetivo incentivar a cabotagem no país, por meio do aumento de oferta, incentivo à concorrência, redução de custos envolvidos e expansão de rotas. O Projeto de Lei foi enviado ao Congresso Nacional que deverá discutir os impactos e decidir sobre os próximos passos. A medida prevê atuação em quatro eixos: frota; custos; portos; e indústria naval, sendo desenvolvidas iniciativas específicas para cada um deles.

A integração modal é fundamental para o aumento de eficiência do setor de transportes. A cabotagem é um modo de transporte de baixo custo, que é incentivado pela estrutura geográfica do país, que é composta por uma extensa costa marítima e diversos rios. Contudo, atualmente esse modo é responsável por 11% da matriz logística brasileira, sendo considerada uma alternativa extremamente promissora para os próximos anos.

Desta forma, esse projeto facilitará o fluxo de produtos entre os portos nacionais, contribuindo a eficiência da matriz de transporte brasileira. Além disso, com o aumento do uso da cabotagem prevê-se a redução de frete, que podem ser repassados aos consumidores, e incentivar a entrada de novos usuários nessa modalidade.

Estimativas da EPL apontam que atualmente a cabotagem custa em média 60% menos que o modo rodoviário e 40% menos que o ferroviário. O BR do mar pode possibilitar reduções ainda maiores, de mais de 16% em relação ao valor praticado atualmente, com simplificações trabalhistas, alterações em impostos, redução da burocracia e conseqüentemente o tempo da carga e navio parados no porto.

Dentre as metas do programa pode-se citar a ampliação de 40% da capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem e um aumento, em média, de 60% do volume de contêineres transportados. Além disso, outra meta importante é a redução de taxas e da burocracia na quantidade de documentos para utilização da cabotagem, o que impactará diretamente no custo operacional.

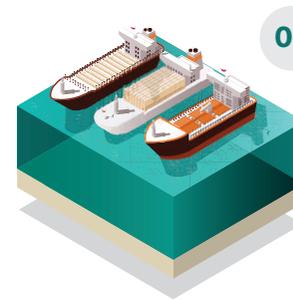
O aumento do uso da cabotagem trará vantagens sociais importantes, como a geração de empregos, fortalecimento da indústria naval, redução de emissões de poluentes, dentre outros. Estimativa da EPL mostra que um aumento de 60% no volume de contêineres transportados por cabotagem, gerará uma redução de mais de 530 mil toneladas de CO2 equivalente por ano, quando comparado com o modo rodoviário. Em média o modo rodoviário emite 6 vezes mais poluentes que a cabotagem ao se avaliar o volume transportado e a extensão.

REDUÇÃO DE 16% NO FRETE

REDUÇÃO DE MAIS DE 530 MIL TONELADAS DE CO2

Fonte: Simulações EPL

DESBUROCRATIZAÇÃO - BR DO MAR



01

Aumentar a oferta de navios de cabotagem



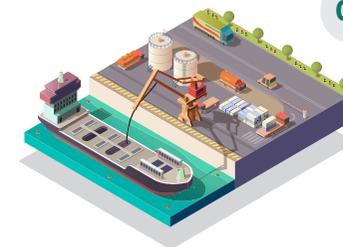
02

Permitir que empresas estrangeiras façam o transporte



03

Melhorar a infraestrutura de portos



04

Reduzir custos do combustível

Fonte: Secretaria Nacional de Portos

AÇÕES PARA DESBUROCRATIZAÇÃO

VOO SIMPLES

O programa Voo Simples, desenhado pelo Ministério da Infraestrutura e Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), pretende desburocratizar a aviação no país e melhorar as condições de operação para as pequenas companhias aéreas. Entre os principais pontos do projeto está a regulação do taxi aéreo de acordo com o tamanho da empresa, visando estimular as empresas menores e, assim, aumentar a oferta geral do serviço para a população. Outro ponto que também auxilia as menores companhias é a simplificação do processo burocrático para fabricação, importação e registro de aeronaves.

A aviação civil brasileira enfrenta grandes desafios para crescer de forma sustentável e se manter competitiva. Dentre esses desafios, pode-se citar a complexidade de processos e regras de difícil compreensão. As inovações tecnológicas empregadas em produtos e serviços são um desafio constante para manter, com eficiência, o arcabouço regulatório do setor. Além disso, esses aspectos contribuem significativamente para o Custo Brasil, na medida em que a burocracia se torna um entrave ao desenvolvimento da aviação brasileira.

O Programa Voo Simples busca simplificar os trâmites burocráticos, sempre mantendo a segurança e bem-estar dos usuários, de forma a tornar o ambiente de negócios mais favorável aos investidores, reduzindo barreiras à entrada, aumentando a oferta de serviço e consequentemente reduzindo os custos de transporte.

O Programa prevê mais de 50 itens para desburocratizar o setor. Dentre eles pode-se citar: fim da necessidade de certificações para operações de pulverização de produtos sobre lavouras; diferenciação dos treinamentos de pilotos e copilotos, para reduzir os custos de formação do último; migração dos documentos necessários a bordo para meios digitais, além da redução na documentação exigida; a instituição de uma regulamentação sobre operações

anfíbias; ampliação dos atuais 13 escritórios da ANAC de licenciamento de pilotos, comissários, mecânicos e despachantes para 50 unidades; e as habilitações de aeronaves específicas, que precisavam de renovação anual se tornarão permanentes, sendo necessários apenas exames de saúde e comprovação de treinamentos.

Grande parte dos requisitos para operação de empresas aéreas no país são os mesmos, ou seja, independentemente do tamanho e tipo de operação das empresas, ambas são tratadas da mesma forma, independente se é uma empresa pequena ou uma gigante do setor. A ideia do Voo Simples é adequar os requisitos ao tamanho da empresa.

Estimativa da EPL mostra que, em média, um aumento de custos de 10% nas empresas gera um impacto negativo 2,2 vezes maior nas empresas pequenas, consequentemente gera um aumento de preços e uma maior perda de clientes. Em relação ao preço dos combustíveis, um aumento de 10% no preço do querosene de aviação faz com que as empresas menores aumentem o preço das passagens em mais de 2,4 vezes em relação às empresas grandes.

A ampliação da oferta de voos e a desburocratização do mercado aéreo para atendimento à população brasileira são os principais focos do programa. Além disso, espera-se que o número de empresas que operam esses serviços aumente e consequentemente os preços para os usuários caiam.

Com as mudanças normativas e regulatórias e apostando em parcerias com a iniciativa privada, o MInfra tenciona proporcionar, dentro da sua ampla agenda de privatizações e concessões, que prevê a atração em bilhões de reais em investimentos para o país, maior confiança jurídica e leilões bem estruturados, medidas que irão diminuir a burocracia do setor e fomentar um ambiente jurídico mais seguro e propenso a negócios.



DESBUROCRATIZAÇÃO – VOO SIMPLES

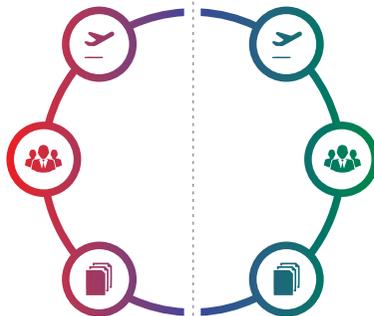
« ANTES DEPOIS »

PEQUENAS EMPRESAS
Requisitos pesados para pequenos operadores.

NOVOS NEGÓCIOS
Dificuldades para iniciar um novo negócio não previsto na regulamentação.

REGISTRO DE AERONAVES
Excesso de burocracia no registro e transferência de aeronaves.

Fonte: ANAC



PEQUENAS EMPRESAS
Requisitos diferenciados conforme o porte da empresa.

NOVOS NEGÓCIOS
Permitir a livre comercialização de serviços não previstos na regulamentação.

REGISTRO DE AERONAVES

- Migrar formato digital; e
- Foco na simplificação.

PISTA PRIVADA
Proibido comercialização.

AUT. PRÉVIA PARA CONSTRUIR
Autorização prévia para começar a construir um aeródromo.

OP. ANFÍBIA
Não há regulamentação para operação anfíbia no Brasil.

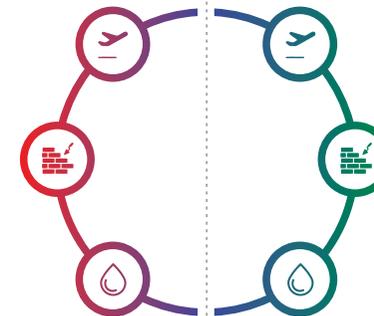
Fonte: ANAC

« ANTES DEPOIS »

PÍSTA PRIVADA
Autorizar comercialização.

AUT. PRÉVIA PARA CONSTRUIR
Fim da autorização prévia para construir aeródromo.

OP. ANFÍBIA
Permissão para operação em águas brasileiras.



Empresas menores sofrem mais os impactos de aumentos em custos, por exemplo, um aumento de custos de 10% nas empresas gera um impacto negativo 2,2 vezes maior nas empresas pequenas.

Fonte: Simulações EPL

Em relação ao preço dos combustíveis, um aumento de 10% no preço da QAV faz com que as empresas menores aumentem o preço de suas passagens em mais de 2,4 vezes que uma empresa grande. Por exemplo, se o reajuste de preço na empresa grande for de 2%, o da empresa pequena será de 4,8%, e assim por diante.

AÇÕES PARA DESBUROCRATIZAÇÃO

REDUÇÃO DOS CUSTOS DE TRANSPORTE E ARMAZENAGEM

O mercado vem buscando formas de aperfeiçoar e reduzir custos das atividades de transporte e armazenagem. Acompanhando a tendência atual de economia compartilhada, as empresas vêm promovendo o compartilhamento de centros de distribuição (CD). Esta modalidade consiste na utilização dos espaços de armazenamento e distribuição, permitindo que os custos fixos (aluguel, salários, etc.) e alguns custos variáveis (água, energia, frete, etc.) sejam divididos entre os participantes, barateando esta etapa logística.

A adoção de Cds promove a eficiência da logística, já que permite o fluxo de informação entre empresas concorrentes, além de concentrar num único local o acesso a fornecedores e prestadores de serviços.

Na esfera pública, o governo desenvolve uma série de trabalhos com o objetivo de melhorar e ampliar a oferta e adequação da capacidade de armazenagem.

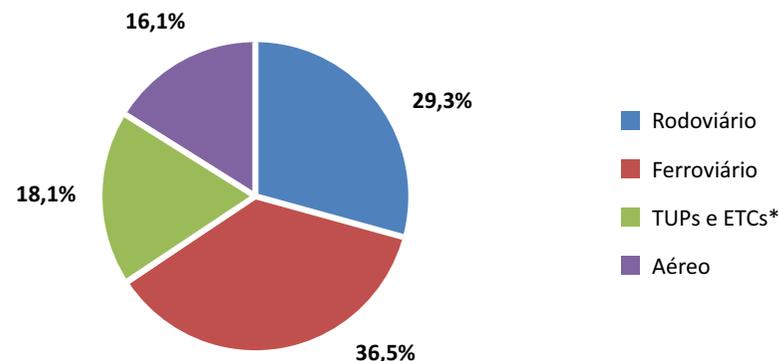
O BNDES oferece a linha PCA - Programa para Construção e Ampliação de Armazéns, voltado para investimentos individuais ou coletivos, referentes exclusivamente a projetos para ampliação, modernização, reforma e construção de armazéns destinados à guarda de grãos, frutas, tubérculos, bulbos, hortaliças, fibras e açúcar. Outra linha de crédito oferecida que se enquadra neste escopo é a Finem Agropecuária, voltada para o financiamento para produção, armazenagem e processamento de alimentos para uso humano e animal.

A CONAB oferece uma rede armazenadora própria, com capacidade estática de aproximadamente 1,7 milhões de toneladas e além de uma rede privada credenciada. A gestão se dá através do Sistema Nacional de Certificação de Unidades Armazenadoras – SICARM.

INVESTIMENTOS NO SETOR DE TRANSPORTES

Ações com uma agenda de maior participação privada na infraestrutura de transportes como forma de compensar o déficit de investimentos, tem sido incentivadas pelo Ministério da Infraestrutura. Em 2019 o setor privado foi responsável por aproximadamente 55% dos investimentos nesta seara, chegando a uma cifra de pouco mais de R\$ 10 bilhões. Os investimentos privados em 2019 foram alocados na seguinte proporção:

Distribuição dos investimentos privados por setor de transportes



Fonte: Estimativa EPL

Os investimentos privados permitem a renovação, ampliação e manutenção da infraestrutura de transporte, principalmente neste momento de restrição orçamentária do setor público. Importante ressaltar que a infraestrutura concedida é objeto de regulação por parte das agências públicas setoriais, garantindo assim que os serviços prestados sejam adequados e os planos de investimentos sejam cumpridos.

Desta associação entre o setor público e a iniciativa privada se desenvolve saídas para desatar os gargalos que afetam a cadeia produtiva nacional.

INCREMENTO DA QUALIDADE TRIBUTÁRIA

Importante passo para o incremento da qualidade tributária do país foi dado pelo Governo Federal, que enviou ao Congresso Nacional o projeto de reforma tributária por meio do Projeto de Lei nº 3.887/2020, que substitui dois tributos federais - o PIS/Pasep (Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público) e a Cofins (Contribuição para Financiamento da Seguridade Social) e instituiu a Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS). É reconhecido que o modelo atual de incidência do PIS/Pasep e da COFINS apresenta distorções e assimetrias relevantes, que geram impactos negativos na atividade econômica.

Porém, atualmente existe o REIDI (Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura), que suspende a exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS nas aquisições e importações de bens e serviços vinculadas ao projeto de infraestrutura aprovado, e o CBS acabaria com esse regime especial, fazendo com que os investimentos no setor estejam sujeitos à tributação.

O PIS e a Cofins representam uma parcela importante da arrecadação federal. No ano de 2019, esses dois tributos representaram de forma conjunta 20,8% da arrecadação total das receitas federais (R\$ 319,0 bilhões de R\$ 1.537 bilhões). Apenas a Receita Previdenciária arrecadou mais do que o PIS e a Cofins somados. A CBS deverá representar, desta forma, cerca de 20% da arrecadação federal, pois não há previsão de aumentar a carga tributária.

Entretanto, deve-se salientar que a manutenção da carga tributária não significa que a implementação da CBS será neutra para todos os setores, pois é razoável supor que haverá mudanças de arrecadação entre estes, com alteração de preços relativos. Mesmo considerando as alíquotas vigentes, só a exclusão do ICMS e do ISS da base de cálculos, a maioria das empresas terá alteração no valor pago com a nova CBS.

No novo modelo proposto pelo governo, haverá um menor número de exceções, o que permitirá uma ampliação da base tributável, e com isso haverá uma redução das distorções alocativas e aumento dos ganhos de eficiência, muito embora a proposta preveja ainda algumas situações especiais que irão permanecer.

Existem outras iniciativas com o objetivo de reforma do Sistema Tributário Nacional, reafirmando que embora a reforma tributária seja um assunto polêmico, ela é também urgente e inadiável.

No Congresso Nacional há duas propostas em tramitação, a PEC nº 45 e a PEC nº 110, ambas de 2019, baseiam-se em diagnóstico similar e, por isso, apresentam como pontos essenciais, a extinção de vários tributos sobre bens e serviços atualmente existentes e a substituição por um imposto do tipo IVA, instituído por lei complementar, denominado imposto sobre bens e serviços (IBS). Em que pese as semelhanças, há diferenças importantes, também. Na PEC 45, a alíquota do IBS é definida por meio de lei específica de cada ente, a regulamentação e a gestão é da União, estados e municípios, e não é permitida a concessão de benefícios tributários, nem a diferenciação de alíquotas entre bens e serviços.

Já na PEC 110, a alíquota é a mesma para todos os entes, fixada em lei complementar, a gestão e a regulamentação são atribuídas apenas aos estados e municípios, e existe a possibilidade de diferenciação de alíquotas entre bens e serviços e a concessão de benefícios nos casos especificados. De qualquer forma, as propostas que se colocam para a reforma em curso no Brasil são uníssonas na premissa da busca de ganho de eficiência com a aplicação de um imposto incidente sobre o valor adicionado, qualquer que seja seu nome, calculado em cada etapa do processo produtivo, descontando-se o imposto pago na etapa anterior.

VISÃO GERAL E PERSPECTIVAS

Um sistema logístico eficiente e sustentável sob as óticas financeira, social e ambiental, são requisitos fundamentais para que o Brasil possa desenvolver sua infraestrutura de forma racional e sustentável.

Embora a queda na renda da população e a queda de arrecadação observada nos últimos tempos, impactem diretamente no consumo interno e no volume de investimentos em infraestrutura, medidas para reduzir esses impactos têm sido implementadas pelo Governo Federal.

Dados do Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain), indicam que o custo logístico no Brasil consome cerca de 12% do PIB do Brasil. Esse índice é de 8% nos Estados Unidos, por exemplo. Embora o Brasil seja extremamente eficiente, por exemplo, no campo, parte dessa eficiência é perdida nos processos de transporte. No cenário internacional, o ritmo de crescimento da economia mundial vem caindo nos últimos anos, sobretudo por incertezas em relação à China e aos Estados Unidos.

Outro desafio diz respeito às novas tecnologias e seus impactos nas operações logísticas do Brasil, além do aprimoramento da infraestrutura, somado às questões sociais e culturais do país. Dados da pesquisa CNT (2019) indicam que ainda há um temor com relação a veículos autônomos (74% dos entrevistados possuem medo de utilizar veículos autônomos), resistência quanto ao uso

de drones nas entregas (60,3% dos entrevistados não gostariam de receber mercadorias por meio de drones) e a adesão a formas mais modernas de consumo (45,6% dos entrevistados conhecem sistemas de compras online, porém não os utilizam).

Importante ponto que merece destaque é o desafio da reforma tributária, embora seja um assunto complexo do ponto de vista técnico e, principalmente, político, quando for aprovada provavelmente terá um texto com elementos de várias propostas e sugestões que tenham fornecido subsídios para melhor qualificar o debate. Espera-se que independentemente dos ajustes, a essência não seja perdida, para que o Brasil possa aumentar a sua competitividade a nível global, sobretudo após o período de pandemia.

Por fim, cabe reforçar os avanços realizados por meio do Ministério da Infraestrutura, como a finalização da pavimentação da BR-163, as renovações ferroviárias, o programa BR do Mar, o Voo Simples, além do Plano Nacional de Logística e do Observatório Nacional de transporte e Logística - ONTL. Juntos, a melhoria nas condições da BR-163 e a renovação do contrato da Malha Paulista, aumentarão a eficiência do escoamento da produção agrícola para os portos do Arco Norte e para o Porto de Santos, gerando economia de mais de 1,2 bilhões de reais por ano com a redução de fretes.



EPL. ONTL
Empresa de Planejamento e Logística S.A. Observatório Nacional de Transporte e Logística



Empresa de Planejamento e Logística S.A.
Observatório Nacional de Transporte e Logística

Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares
Brasília/DF - 70308-200

