

6 Conclusão

A carga tributária brasileira é considerada uma das maiores do mundo, chegando a quase 40% do Produto Interno Bruto.

A estrutura federalista gera uma concorrência acirrada entre os entes federados na busca por novas receitas tributárias, o que faz com que os estados muitas vezes incentivem atividades incompatíveis com a sua principal vocação.

Um estado com grande potencial para o turismo, mas que decide incentivar as importações de bens de consumo, por exemplo, corre o risco de não atender à demanda por armazéns e transporte ou de não conseguir recepcionar todo o volume desembarcado em seus portos sem comprometer o prazo de nacionalização das mercadorias e a qualidade do serviço.

A oferta de incentivos fiscais e financeiros, por parte das regiões menos desenvolvidas do Brasil, como forma de atrair empresas e incrementar a economia local, exerce cada vez mais influência na decisão de localizar Centros de Distribuição.

É crescente nas empresas a cultura do planejamento tributário como oportunidade de redução de custos. Por outro lado, a complexidade da legislação brasileira pode levar as empresas a cometerem a evasão fiscal, o que torna imprescindível conhecer o sistema tributário nacional, com os seus vários tipos de tributos e suas diversas oportunidades de ganhos tributários.

Como a maioria dos incentivos é oferecida por estados distantes dos grandes centros consumidores, o custo de distribuir produtos a partir desses locais tende a ser maior. Além disso, os prazos de entrega podem ser comprometidos, alterando o nível de serviço ao cliente.

Portanto, numa decisão de localizar Centros de Distribuição, os *trade-offs* entre o custo logístico, nível de serviço e benefícios fiscais devem ser medidos até mesmo depois da escolha do local e implantação da nova instalação, de forma a sinalizar quando um determinado incentivo não é mais interessante para a organização.

Alguns incentivos às importações são de abrangência federal, sendo possível se beneficiar deles em todos os estados brasileiros. Esses incentivos, como por exemplo, o *Drawback*, regime que consiste na isenção de impostos na importação de insumos para a fabricação de produtos a exportar, devem ser levados em consideração no planejamento tributário, por não limitarem a localização de plantas ou centros de distribuição aos estados mais distantes dos centros consumidores.

Além disso, quando a Reforma Tributária acontecer, os benefícios federais devem ser preservados, já que a proposta é de acabar com a guerra fiscal entre os estados, através da unificação dos impostos sobre o valor agregado, objeto da maioria dos incentivos concedidos por eles.

Entretanto, ainda que seja aprovada em curto prazo, a Reforma Tributária exigirá um cronograma complexo de implantação, pois os acordos firmados entre os estados e as empresas terão de ser extintos, o que não seria feito sem uma compensação para ambas as partes, ainda não prevista.

Quanto ao Fundap, objeto do estudo de caso dessa dissertação, tem sido considerado um bom atrativo pelas empresas. Entre 2004 e 2007, o número de organizações associadas ao Sistema Fundap aumentou em 8,4%. O reflexo desse aumento está no volume de importações a partir do Espírito Santo, que apresentou incremento de 52,2% em número de *TEUS* (containeres de 20' pés) no mesmo período⁴⁵.

Por outro lado, esse crescimento requer grandes investimentos em infraestrutura portuária, de armazenagem e transporte, entre outros. E nesse aspecto, o Estado do Espírito Santo ainda tem muito que melhorar, investindo em infraestrutura. Um exemplo disso é que, em 2005, o estado investiu apenas R\$ 121 milhões dos quase R\$ 700 milhões previstos para expansão e modernização portuária, conforme dados do jornal Valor Econômico da ocasião⁴⁶.

Um ponto positivo é que a iniciativa privada contribui bastante para o comércio exterior no Espírito Santo. É o caso do TPD, Terminal de Produtos Diversos, da Companhia Vale do Rio Doce, por onde passa boa parte dos

⁴⁵ Dados disponíveis em www.datamar.com.br (volume de Teus recebidos no Porto de Vitória) e em www.bandes.org.br (Ranking de empresas associadas ao Fundap).

⁴⁶ Jornal Valor Econômico de 15/11/2005.

produtos importados pelo estado do Espírito Santo e que recebe investimentos constantes por parte da Vale⁴⁷.

Em relação às questões ambientais, o porto de Vitória atende a apenas 51% das exigências legais – o porto de Itajaí/Santa Catarina, o melhor do país nesse quesito, atende à 94% da legislação⁴⁸.

Com base nos custos da LNG Tyres, empresa que ilustra o estudo de caso dessa dissertação, conclui-se que as tarifas de transporte no estado do Espírito Santo são pouco competitivas. Dados da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) mostram que o número de empresas de transporte instaladas no Espírito Santo ainda é pequeno: apenas 2,5% do total de empresas registradas no Brasil. Em parte, isso justifica as altas tarifas de frete, se comparadas com as dos demais estados da região sudeste, onde estão concentradas mais de 49% das transportadoras brasileiras. Para transportar produtos a partir do Espírito Santo, os transportadores de outras regiões são obrigados a cobrar mais caro porque na maioria das vezes precisam deslocar veículos vazios até o estado, o que compromete o custo de frete. Ainda com relação ao custo de transporte, deve-se considerar que as condições precárias das estradas, sobretudo da BR-101, principal via de escoamento de carga do estado, comprometem o prazo de entrega das mercadorias.

A LNG Tyres deve manter suas operações no Espírito Santo enquanto existir o benefício do Fundap, mas deve considerar outros arranjos para a distribuição de seus produtos. Concentrar no Rio de Janeiro toda a expedição para as regiões Sul e Sudeste, por exemplo, reduziria o custo de transporte, pois as tarifas são menores.

Até mesmo para os clientes do Espírito Santo, seria interessante analisar os custos de distribuição a partir do Rio de Janeiro, pois o Fundap não incide sobre as vendas internas no ES e, associado a isso, a alíquota de ICMS praticadas internamente são maiores que as interestaduais.

Assim também, benefícios oferecidos por outros estados brasileiros devem ser analisados e comparados ao Fundap, principalmente aqueles oferecidos pelos

⁴⁷ VALE, Companhia Vale do Rio Doce. A grandiosidade dos portos da Vale. Disponível em www.cvrld.com.br (Acesso em 07/12/2005).

⁴⁸ ANTAQ, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. A situação atual e as perspectivas dos portos brasileiros. Seminário Internacional do Café. São Paulo (2008). Disponível em www.antaq.gov.br (Acesso em 31/07/2008).

estados da região Sul e Sudeste, onde esta concentrada a maior parte dos clientes da empresa.

Nas decisões de localização de centros de distribuição, há de se considerar ainda a oferta e a proximidade de outros modais de transporte, além do rodoviário. O transporte marítimo, por exemplo, é o mais barato dos modais e menos utilizado no Brasil do que o modal rodoviário.

Os métodos de localização mais usados pelas empresas são os estudos práticos, influenciados diretamente pela disponibilidade de recursos (entre eles os incentivos fiscais) e oferta de transporte, assim como foi feito pela LNG Tyres.

Portanto, uma sugestão para o enriquecimento dessa dissertação, e o desenvolvimento de futuros estudos, seria aplicar as técnicas de pesquisa operacional, com a formalização de um modelo e a aplicação de um método adequado, seguido da implantação da solução ótima encontrada à Logística de empresas como a LNG Tyres, que investem em planejamento tributário.