

6- Conclusões

Através deste trabalho foi possível analisar a cadeia de distribuição do QAV no Estado de São Paulo, apontando as características dos polos de venda da Petrobras (Paulínia e Guarulhos), assim como as operações realizadas pelas Distribuidoras no atendimento dos aeroportos paulistas. Foram apresentados os itens críticos para o atendimento na demanda futura, horizonte 2030, sendo detalhado o novo sistema de gestão dos aeroportos, em que coexistem dois tipos de aeroportos (concedidos à iniciativa privada e geridos pela Infraero/Daesp).

A disputa por receitas entre Estados, que resulta na redução de tributos poderá influenciar o atendimento do mercado, contudo não deve impactar significativamente as operações de abastecimento. Caso ocorra uma padronização da alíquota de ICMS cobrada, poderá ocorrer um pequeno aumento nos volumes comercializados em Guarulhos, oriundo das empresas que usam o *tankering* em suas operações.

Através das análises pode se concluir que a Petrobras e as Distribuidoras têm atuado na análise das melhores alternativas de investimentos para eliminar os gargalos logísticos, onde muitos projetos já foram aprovados, enquanto outros estão sendo implementados. Cabendo as empresas envolvidas, a análise da viabilidade econômico-financeira das alternativas aqui propostas, para o atendimento da demanda futura.

De acordo com os resultados obtidos pela análise dos questionários respondidos pelos especialistas, a Petrobras deverá priorizar em Guarulhos, os investimentos para sanar as restrições na vazão (sistema de bombas e filtros), capacidade dutoviária e quantidade de tanques disponíveis. Não sendo considerado crítico, à quantidade de polos de venda.

A disponibilização de um terceiro polo de venda pela Petrobras pode ser uma alternativa em caso de entregas contingenciais, isto é, em cenários com pouca disponibilidade de produto nos polos usuais. A REVAP pela sua proximidade com os principais aeroportos paulistas é vista como possível polo contingencial,

contudo para que esta operação possa ser realizada é necessária a adequação do sistema de entrega, o que demandaria investimentos por parte da empresa.

Já as Distribuidoras, para o atendimento do mercado em Guarulhos, deverão priorizar os investimentos para sanar as restrições na vazão de recebimento no CCAIG (sistema de bombas e filtros), na capacidade dutoviária e na quantidade de tanques disponíveis. O item considerado menos crítico foi à capacidade de abastecimento de aeronaves.

A Petrobras em Paulínia, por apresentar uma capacidade de expedição de QAV maior que o mercado projetado para 2030 não deve apresentar dificuldades no atendimento. Contudo, as Distribuidoras devem avaliar sua infraestrutura buscando identificar possíveis gargalos, direcionando os investimentos para ampliação da capacidade de entrega em suas Bases em Paulínia, assim como na tancagem do *pool* localizado no aeroporto de Viracopos.

Por fim, foi analisado o suprimento de QAV em um evento global (Copa do Mundo FIFA de Futebol), sendo verificado que o atendimento do mercado ocorreu sem anormalidades, isto é, não houve falta de produto nos aeroportos de Guarulhos e Viracopos. O aprendizado deste evento pode servir de insumo para o planejamento de eventos futuros, como os Jogos Olímpicos em 2016, onde se deve buscar um nível de serviço adequado com um baixo custo de operação.

Recomendações para Futuras Pesquisas

Este trabalho é um esforço inicial na busca de se analisar a cadeia de distribuição do QAV no Estado de São Paulo, onde se tem um novo cenário em que coexistem aeroportos públicos e concedidos à iniciativa privada, assim como os impactos oriundos da concorrência fiscal entre as Unidades Federativas. Ao mesmo tempo se analisa a capacidade de abastecimentos dos dois polos de venda de QAV da Petrobras (Guarulhos e Paulínia) em um horizonte 2030.