



Brasil pode ter políticas diferenciadas de preços para o diesel

Os recentes aumentos sofridos pelo óleo diesel no Brasil acertaram em cheio o transporte público coletivo urbano. Os oito reajustes sequenciais deste combustível, em 2021, agravaram a forte crise que já assolava essa atividade essencial, hoje, fortemente impactada pelos efeitos do coronavírus. São R\$ 11,75 bilhões de prejuízos em um ano de pandemia. Rafael Rodrigues da Costa, pesquisador do Inep (Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), traz reflexões que apontam caminhos para este e outros setores que prestam serviços essenciais se beneficiarem com políticas diferenciadas para insumos como o diesel e o biodiesel. Segundo ele, é viável.

— com **Rafael Rodrigues da Costa**



O cenário de sucessivos aumentos dos combustíveis no Brasil, devido à escalada dos preços nas refinarias da Petrobras, deixou o setor de serviços em polvorosa. No caso do transporte público coletivo urbano, não foi diferente. A sequência de reajustes no preço do diesel, insumo básico do setor, responsável por, em média, 23% dos custos operacionais das empresas, teve um efeito devastador nas contas desse setor de serviço essencial, assim como em outras atividades reguladas.

A luz no fim do túnel poderia vir de políticas públicas diferenciadas para este combustível. Quem afirma é Rafael Rodrigues da Costa, pesquisador do Inep. "Em alguns países há subsídios e intervenções de preços específicos para certos setores devido aos benefícios percebidos para a economia como um todo, e o transporte público é certamente um desses exemplos", esclarece o pesquisador, que liderou estudo divulgado recentemente pelo Inep, onde avalia o que os países estão fazendo para lidar com a recuperação das cotações internacionais do petróleo, matéria-prima do diesel, durante a pandemia.

De acordo com a pesquisa, o Brasil foi um dos países onde o preço do óleo diesel vendido nos postos mais subiu desde outubro do ano passado, em comparação a outros seis grandes consumidores de combustíveis - Alemanha, Áustria, Dinamarca, Estados Unidos, França e Reino Unido. O Brasil seria o líder dessa lista se a Alemanha não tivesse pesado a mão nos reajustes do diesel no final do ano passado.

Entre as alternativas sobre política de preços mais adequadas ao cenário Brasil, Rafael cita, por exemplo, mecanismos que fazem as alíquotas de impostos sobre os combustíveis variar de acordo com a alteração da cotação do barril internacional do petróleo, ou a criação de fundos de estabilização de preços e outras saídas, como no caso da Malásia, onde os subsídios para os operadores de transporte são disponibilizados através de cartões de frota, nos quais os preços são praticados de forma diferenciada dos consumidores em geral.

Confira a íntegra da entrevista

Como está evoluindo o custo do diesel no Brasil?

Nos últimos meses, o preço dos combustíveis tem sofrido uma alta generalizada no Brasil. O principal motivo para essa subida é o aumento sucessivo nos preços praticados nas refinarias da Petrobras. No caso do diesel, desde janeiro o preço médio nas refinarias sofreu um acréscimo de aproximadamente 40,7%.

Esse aumento reflete-se no preço das bombas, que neste mesmo período registrou uma alta aproximada de 17,3%, seguindo estimativas do Inep, com base nos dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis).

O preço do diesel cresce mais que o de outros combustíveis?

Levando em consideração uma avaliação feita tendo como referência o diesel S500, isso não é verdade. Lembrando que existem duas variações desse combustível, o S500 e o S10, usado pelo transporte público, que custa mais caro, tem menos enxofre na composição, é mais limpo e suja muito menos o ar e os nossos pulmões. Portanto, minha afirmação é baseada em levantamento feito com o diesel S500, mais barato, com quinhentas partículas de enxofre por milhão. Nesse caso, posso assegurar que o aumento desse combustível não foi maior que o da gasolina, que no mesmo período - de janeiro até hoje - registrou uma alta próxima a 43,8%, na média das refinarias, e 20,5%, no preço médio da revenda.

Porque o Brasil segue os preços internacionais, se produz petróleo?

O fato de o preço dos combustíveis no Brasil estarem indexados aos preços internacionais do petróleo é uma postura relativamente nova na história do país. Data especificamente de 2016, quando a Petrobras mudou a sua política de preços para a Política de Paridade de Importação (PPI), na qual ela estabelece a precificação dos seus derivados a partir da volatilidade internacional no preço do barril, somados à variação cambial e aos custos logísticos.

A adoção do PPI ocorreu sob a justificativa de que, por se tratar de uma *commodity*, essa seria a única forma de gerar retorno para os acionistas da Petrobras e evitar distorções no mercado brasileiro, integrado por importadores e refinadores.

Na verdade, esse modelo é bastante questionável para a realidade brasileira. Primeiro, porque desconsidera o fato de que a maior parte da nossa demanda por combustíveis fósseis é suprida pela produção interna de petróleo, independentemente de importações.

Segundo, porque diversos governos de outros países exportadores não seguem de forma tão rigorosa esse modelo, utilizando-se de instrumentos fiscais, de exportações de petróleo e até de suas empresas estatais para suavizar os repasses do mercado internacional de petróleo.

A decisão da Petrobras indexar os seus preços a paridade internacional, portanto, é fruto de uma mentalidade da atual gestão que busca maximizar os lucros da companhia no curto prazo, privilegiando assim os acionistas e importadores em detrimento dos consumidores, que passam a ser penalizados pelos preços abusivos no mercado interno.

Qual a política de preços mais adequada para o caso brasileiro?

Existem algumas alternativas. Por exemplo, em países como a Dinamarca e a Rússia, o governo criou mecanismos que fazem as alíquotas de impostos sobre os combustíveis variar de acordo com a alteração da cotação do barril internacional do petróleo. Assim, quando o preço do barril se eleva, o imposto pode ser reduzido automaticamente como uma forma de atenuar o impacto daquele aumento, e vice-versa.

Fundos de estabilização de preços, como ocorrem no Chile e no Peru, também são possibilidades de suavizar a variação internacional. Neste caso, o governo reserva parte de seus recursos para que, em uma eventual mudança abrupta do preço, esse fundo entre em cena para diminuir o efeito da oscilação.

Outra alternativa seria flexibilizar o reajuste da Petrobras a partir de uma cotação dos preços no mercado interno. Ou seja, em vez de utilizar somente a referência dos combustíveis externos, a Petrobras poderia incluir na sua sistemática de reajuste uma cotação dos preços dos derivados do mercado interno que incluiria o custo unitário do refino da estatal acrescido de uma margem de remuneração do acionista. Como o custo unitário do refino é menos volátil, a cotação dos derivados no mercado interno suavizaria os repasses das oscilações do preço dos derivados internacionais para o consumidor final, além de dar estabilidade ao retorno dos acionistas.



Evidente que teríamos de adaptar essas experiências à nossa realidade particular, mas elas nos ajudam a trazer novos horizontes de possibilidades.

O que cabe ao governo fazer e o que cabe à Petrobras?

Ao governo, cabe procurar utilizar mecanismos fiscais e políticas públicas que atenuem os efeitos da oscilação internacional para os consumidores do mercado interno. À Petrobras, cabe encontrar alternativas que priorizem o abastecimento e deem previsibilidade ao consumidor.

“FUNDOS DE ESTABILIZAÇÃO DE PREÇOS, COMO OCORREM NO CHILE E NO PERU, TAMBÉM SÃO POSSIBILIDADES DE SUAVIZAR A VARIAÇÃO INTERNACIONAL.”




Como seria possível reduzir o biodiesel na composição do diesel?

O percentual mínimo obrigatório de biodiesel na composição do diesel é uma decisão de política pública que visa diminuir a dependência de combustíveis fósseis via diversificação das fontes de energia. Reduzir (ou aumentar) esse percentual está relacionado aos interesses da cadeia produtiva envolvida e a estratégia do governo com esses setores.

Poderia haver políticas diferenciadas para esses insumos, em atividades essenciais como o transporte público coletivo?

É possível, sem dúvidas. Em alguns países, há subsídios e intervenções de preços específicos para certos setores devido aos benefícios percebidos para a economia como um todo, e o transporte público é certamente um desses exemplos. Nesse sentido, um caso famoso é o da Malásia, onde os subsídios para os operadores de transporte são disponibilizados através de cartões de frota, nos quais os preços são praticados de forma diferenciada dos consumidores em geral.

No atual contexto é possível conciliar os interesses da Petrobras, de importadores e da cadeia dependente dos insumos do petróleo, como o diesel?

Pouco provável. Eu diria até impossível. Isso, porque o interesse da cadeia dependente dos insumos do petróleo converge para preços mais baixos desses insumos, o que certamente a Petrobras tem condições de fazer, mas não o faz porque tem perseguido uma estratégia que procura maximizar os seus ganhos encarecendo os seus produtos, enquanto utiliza cada vez menos o seu parque de refino, facilitando assim a entrada de importadores. Então, me parece inviável que haja uma convergência perfeita entre esses interesses. Ou a Petrobras pratica preços menos agressivos e beneficia os consumidores internos (o que reduz a margem dos importadores), ou a Petrobras pratica a política atual, que privilegia os importadores e prejudica os consumidores. 

RAFAEL RODRIGUES DA COSTA

Tem formação em Sociologia, com especialização em pesquisas de opinião, com ênfase em estudos sobre religião e classes sociais no Brasil. Atualmente é pesquisador do Inep (Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) e pesquisador visitante no Núcleo de Estudos Conjunturais (NEC) da Universidade Federal da Bahia.