



Ainda é fevereiro, mas a Petrobras já anunciou dois aumentos para a gasolina e um para o diesel em 2021. Com um reajuste de 7,6% anunciado em 8 de janeiro e outro de 5% no dia 26 do mesmo mês, a gasolina já acumula cerca de 13% de alta nas refinarias neste ano. Já o diesel, pivô do descontentamento dos caminhoneiros que levou a paralisações isoladas nos últimos dias pelo país, foi reajustado em 4,4%.

E os analistas são unânimes: deve vir mais alta de preços dos combustíveis por aí, já que os valores praticados pela Petrobras no mercado interno seguem abaixo do mercado internacional, que serve de referência para os reajustes da estatal.

O aumento esperado dos preços reflete a expectativa de valorização do barril do petróleo, diante da previsão de manutenção da oferta restrita pela Opep (Organização de Países Exportadores de Petróleo) e Rússia; aliada ao crescimento projetado da economia mundial, com o avanço da vacinação contra a covid-19; e à incerteza com relação ao câmbio, diante do desequilíbrio das contas públicas nacionais.

### **Gasolina, diesel e o bolso do consumidor**

Para o consumidor final, a expectativa dos analistas é de uma alta entre 8% e 10% do preço da gasolina neste ano e um pouco menos do que isso para o diesel, devido à sensibilidade política do reajuste desse combustível desde a greve nacional dos caminhoneiros de 2018.

A gasolina pesa no bolso do consumidor de classe média que tem carro e dos trabalhadores que dependem de veículos automotores para seu sustento, como motoristas de aplicativos e entregadores.

Já o diesel tem peso direto menor no IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo), índice oficial de inflação do país, mas um impacto indireto muito maior, pesando no frete de todos os produtos transportados por rodovias e em alguns custos industriais.

Assim, embora a estimativa dos analistas seja de uma inflação em 2021 abaixo da meta (de 3,53%, segundo o boletim Focus do Banco Central mais recente, contra meta de 3,75% para 2021), a alta do preço dos combustíveis, somada à carestia dos alimentos e à expectativa de um IPCA acumulado em 12 meses que pode superar os 6% em maio devem contribuir para o mal-estar da população com relação à dinâmica de preços esse ano.

"A sensação térmica é muito ruim. Não dá para dizer outra coisa, porque alimentação pesa bastante e combustíveis também", diz Fábio Romão, analista de inflação na LCA Consultores.

### **A tal paridade internacional**

A Petrobras adotou em 2016 o chamado PPI (Preço de Paridade Internacional), uma resposta à política de controle de preços dos combustíveis que vigorou durante o governo Dilma Rousseff (PT), que deteriorou a contabilidade da empresa, como parte de uma estratégia para controlar a inflação.

Quando foi estabelecida a nova política de preços, eles chegaram a variar quase que diariamente, seguindo a flutuação do mercado internacional. Em setembro de 2018, às vésperas da eleição daquele ano, esses reajustes passaram a ser quinzenais. E, em meados de 2019, deixaram de ter prazo fixo, passando a depender da avaliação da companhia sobre as condições de mercado e o ambiente externo.

A fórmula usada pela Petrobras para calcular a relação entre os preços praticados pela empresa no Brasil e o mercado internacional não é conhecida. Por conta disso, cada consultoria chega a um resultado diferente, com base em parâmetros como o preço da gasolina no Golfo do México, nos Estados Unidos, cotações em Bolsa e outros.

A Ativa Investimentos, por exemplo, calcula que a gasolina pode ter ainda um reajuste potencial de 9%.

Já o Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE) estima que a defasagem está em R\$ 0,28 para o diesel e R\$ 0,30 para a gasolina, equivalentes a cerca de 12% e 13% de diferença, respectivamente.

A consultoria StoneX, por sua vez, calcula que o diesel pode ser reajustado ainda em até R\$ 0,22 e a gasolina, em R\$ 0,11.

Independentemente do valor exato, o que chama a atenção é a avaliação consensual entre os analistas de que os preços internos estão defasados e, por isso, o caminho esperado é de mais reajustes de valores para cima.

### **Petróleo e câmbio ditam a tendência**

"A gasolina, como um derivado do petróleo, tem alta correlação com o preço do barril de óleo", explica Étore Sanchez, economista-chefe da Ativa Investimentos. "Recentemente, assistimos ao preço do petróleo subir, depois da reunião da Opep e das perspectivas de crescimento global, que ganharam ímpeto".

O petróleo de tipo Brent, referência da Europa, é negociado em torno de US\$ 56 por barril, enquanto o WTI, dos EUA, está em US\$ 53 por barril, comparado a valores próximos a US\$ 51 e US\$ 49, respectivamente, ao final de 2020.

"Houve um avanço do preço internacional da commodity, um primeiro aspecto que justifica a Petrobras reajustar seus preços domésticos para cima", diz Sanchez.

"Além disso, temos um câmbio brasileiro que não cede, com o dólar próximo a R\$ 5,40, um avanço significativo em relação ao começo do ano, quando estava ao redor de R\$ 5,20. Isso também contribui para que a defasagem de preços avance."

Adriano Pires, diretor do CBIE, tem avaliação semelhante. "O preço do barril de petróleo subiu muito nos últimos meses. Apesar de em abril e maio [de 2020] ele ter chegado abaixo de US\$ 20, a partir de junho o barril voltou a subir, com a abertura das economias no hemisfério Norte e a restrição de produção provocada pela Opep+, que é a Opep mais a Rússia", diz Pires.

"Para se ter uma ideia, de julho até dezembro de 2020, o barril subiu quase 40%. No caso brasileiro, além da pressão do preço do barril, também teve a pressão do câmbio", destaca o diretor do CBIE.

"Isso fez com que a Petrobras, apesar de ter continuado a seguir a tendência de preço internacional, não conseguisse acompanhar em termos absolutos. Então a defasagem existe, apesar de ela ter feito aumentos nos preços da gasolina, do diesel e do botijão de gás nos últimos meses."

### **Importadores reclamam da disparidade**

Apesar de nenhum consumidor ter pressa para que essa defasagem seja corrigida, existe um grupo de empresários que está ansioso para que isso aconteça: os importadores de combustíveis.

A Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) tem feito, pelo menos desde novembro, críticas à disparidade de preços, que inibe a atividade importadora.

"Caso não haja aderência dos custos no mercado doméstico, o Brasil estará sinalizando que será mantida a retração dos preços para contenção da inflação, e essa artificialidade é um desestímulo para os investidores que pretendem desenvolver negócios em nosso país", escreveu a entidade em nota publicada em 25 de janeiro.

"A paridade é o preço que justifica algum agente privado trazer combustível para o Brasil, porque, se não, você vai comprar mais caro e vender mais barato", explica Thadeu Silva, consultor de petróleo e gás da StoneX.

"Olhando as licenças de importação de dezembro, que são os dados oficiais mais recentes disponibilizados pela ANP [Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis], vemos que vários agentes privados já pararam de importar. Ainda não temos dados de janeiro, mas o mês deve trazer mais gente parando de trazer produto."

Procurada, a Petrobras informou que "reitera compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com os mercados internacionais".

"Os reajustes seguem sendo realizados sem periodicidade definida, de forma que a volatilidade das cotações internacionais e da taxa de câmbio podem não ser repassadas imediatamente para o mercado interno", disse a empresa.

Com relação à crítica dos importadores, a Petrobras afirmou que os custos efetivos de importação variam de agente para agente.

"Por esse motivo, a crítica dos importadores deve ser vista com cautela, ao pretender um aumento de preços que 'proteja' a atuação de agentes menos eficientes, cujo efeito prático se traduziria em maiores preços ao consumidor."

### **Inflação ao consumidor**

O percentual de reajuste da gasolina e do diesel nas refinarias não chega integralmente ao consumidor. Isso porque o preço ao consumidor é formado pelo valor nas refinarias, pelos impostos federais Cide e Pis/Cofins, o estadual ICMS e pelas margens de lucro da distribuidora e da revenda.

Assim, um mesmo reajuste de R\$ 0,10, por exemplo, representa um percentual maior de variação no preço da refinaria, que é mais baixo, do que no preço na bomba, que é mais alto devido a todos esses itens adicionais.

A consultoria Triad Research, que coleta dados em postos de revenda de combustíveis, estima que a gasolina comum fechou janeiro a um preço médio de R\$ 4,870 por litro para os consumidores, comparado a R\$ 4,714 ao fim de dezembro, um aumento de 3,3%.

Já o diesel S10 estava em R\$ 3,905 em 31 de janeiro, ante R\$ 3,838 no último dia de 2020, alta de 1,7%.

### **Gasolina vs. Diesel**

Para Fábio Romão, da LCA Consultores, a alta de preços menor para o diesel do que para a gasolina deve ser uma tendência no ano.

O analista lembra que, em 2020, a gasolina teve queda de preço de 0,19% no IPCA e o diesel caiu 3,30%, enquanto a inflação em geral subiu 4,52%.

Olhando para os reajustes realizados pela Petrobras no ano passado, considerando apenas as altas de preços, foram 19 aumentos da gasolina, com variação média de 5,79%, comparadas a 14 altas do diesel, a uma taxa média de 5,21%.

"É difícil afirmar categoricamente, mas existe a possibilidade de essa diferença ter acontecido à luz da greve dos caminhoneiros de 2018, que tornou o preço do diesel politicamente mais

sensível", avalia Romão.

Para 2021, a projeção da LCA é de uma alta de 9,5% da gasolina e de 7,4% do diesel, contra uma inflação em geral de 3,52%.

"O aumento do diesel deve ser novamente menor do que o da gasolina", prevê Romão.

"Estamos no começo de 2021, mas essa lógica já voltou a acontecer, com dois aumentos da gasolina e só um do diesel. Além disso, pode ter algum alívio no diesel pelo lado da tributação, como já aventado pelo governo, o que teria como efeito líquido uma queda de preço no curto prazo."

Na quarta-feira passada (27/01), sob ameaça de greve dos caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) acenou com a possibilidade de zerar a PIS/Cofins sobre o diesel, desde que os governos estaduais reduzissem as alíquotas de ICMS.

A perda de arrecadação, no entanto, é um entrave para levar à frente a redução, e o governo estaria estudando medidas compensatórias, como retirar benefícios de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para carros de valor mais alto e acabar com renúncias tributárias para o setor petroquímico.

### **Por que a alta dos combustíveis é um problema de todos, e não só de quem dirige?**

"A inflação dos menos favorecidos é pautada em parte pelo preço dos transportes públicos. O principal meio de transporte no Brasil é o ônibus urbano e 30% do custo da passagem é derivado do preço do diesel. Então, se ele sobe, acaba influenciando no custo da passagem de ônibus, que é um item de peso para as famílias de baixa renda", diz André Braz, coordenador do Índice de Preços ao Consumidor da FGV (Fundação Getúlio Vargas).

A alta do diesel também onera o frete. "Fica mais caro transportar mercadorias para os grandes centros urbanos. Então, uma parte desse aumento do frete é transferido para o preço final de tudo que consumimos nas cidades", afirma o economista.

Ele lembra ainda que o diesel e outros óleos combustíveis e lubrificantes têm aplicações industriais. "Isso também acaba aumentando o custo de produção do país, o que pode favorecer aumento de preços de uma gama muito variada de produtos, tanto para as famílias, quanto para a própria indústria."

Já a alta da gasolina afeta mais a parcela mais rica da população, avalia Braz.

"Quem tem carro, normalmente pertence à classe média mais alta", afirma. "Mas a gasolina afeta mais o IPCA. E isso é grave, porque o índice é base para uma série de contratos, que podem ser indiretamente afetados pelo aumento do combustível."

Romão, da LCA, estima que, sem a alta prevista para a gasolina esse ano, o IPCA teria aumento de 3,05%, comparado aos 3,52% esperados pelo analista.

Ou seja, a gasolina sozinha pode ser responsável por 0,47 ponto percentual do aumento da inflação em 2021.

**Fonte: BBC**