

O “JOGO DE XADREZ” DO PREÇO DA GASOLINA

Afonso Fonseca Fernandes¹

Clilson Castro Viana²

Com os aumentos crescentes dos preços dos combustíveis nos últimos dias, em especial o da gasolina, o brasileiro encontra-se fragilizado, não somente financeiramente, mas também diante de um pesadelo.

Desde 2016 o preço da gasolina continua aumentando indiscriminadamente no país, sem nunca retroceder ou mesmo interromper essa “escalada dos preços altos” até a data atual, e o principal penalizado é o cidadão brasileiro que é afetado diretamente em sua renda.

Mas quem são os principais responsáveis pelos aumentos dos preços dos combustíveis? São os impostos, o câmbio, o preço de revenda e o preço ao consumidor final: Imposto sobre Circulação de Mercadorias - ICMS, Programa Integração Social - PIS, Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE; o preço internacional do barril de petróleo, a variação de câmbio do dólar/real, o preço cobrado pela Petrobrás às revendedoras e o preço ao consumidor final estipulado pelos postos de gasolina. Nesse “Jogo de xadrez”, o “peão” da vida real é o consumidor que sofre as consequências e não compreende os movimentos das demais “peças”.

Diante dessa situação, os governantes estabeleceram uma atitude de “empurra-empurra” de responsabilidades, pois os impostos federais e estaduais são considerados os que mais oneram os preços. Não obstante, para entender melhor esse cenário, recordamos **outubro de 2016**, quando a Petrobrás S.A. adotou a **Política de Preço Internacional – PPI**, e numa “jogada de mestre” de mercado adotou a indexação do preço dos combustíveis às variações de câmbio e ao preço do barril do petróleo internacional, além de adicionar outros custos de produção, tais como: o frete marítimo, entre outras taxas.

¹ Afonso F. Fernandes, é colaborador do site [inovação143](http://inovação143.com), professor de graduação e pós-graduação, autor de livro de macroeconomia, analista em segurança da informação, administrador, biólogo, economista, mestre e doutor em economia – UCB/DF e doutorando em administração de empresa – UNIFOR/CE.

Contato: afonsofernandes65@hotmail.com

² É colaborador do *site* [inovação143](http://inovação143.com), professor de graduação e pós-graduação, autor de livro de macroeconomia, analista em segurança da informação, administrador, biólogo, economista, mestre e doutor em economia – UCB/DF e doutorando em administração de empresa – UNIFOR/CE.

Contato: afonsofernandes65@hotmail.com

De lá para cá, 66 meses transcorreram num contexto apreensivo para os consumidores. A adoção da Política de Paridade Internacional (PPI) à época foi divulgada pela Petrobrás S.A. como uma forma de remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos e lucros, além de custear os tributos da operação, e assim o preço do seu produto vendido, neste caso a gasolina, passaram a ter a tendência do mercado internacional, com manutenção, redução ou aumento nos preços praticados nas refinarias.

Ademais, a decisão do comitê executivo da empresa levou em conta o crescente volume de importações, o que reduzia a participação da empresa e também a sazonalidade do mercado mundial de petróleo, nos quais as compras externas vinham indicando que as importações cresceram 28% ao mês entre o período de março até setembro de 2016, de acordo com a sua publicação.

Naquele momento, no ano de 2016, o cenário era desfavorável à Petrobrás S.A., citada como envolvida em escândalos de corrupção pela “Lava a Jato”, prejuízos contábeis decorrentes de perda de valor de ativos superfaturados, valor de mercado de ações corroído, enfim, encurralada por todas “as peças do tabuleiro inimigo” de seus interesses e de sua saúde financeira. E o brasileiro, por sua vez, não tinha do que reclamar no imbricado “Jogo de xadrez” dos preços dos combustíveis nacionais.

Neste sentido, o gráfico abaixo permite observar o comportamento linear dos preços de venda ao consumidor da gasolina nos 66 meses anteriores à implantação do PPI (outubro/2016) em Manaus, Estado do Amazonas, localizado na Região Norte do Brasil. Vê-se que em abril de 2011 o preço da gasolina ao consumidor final era de R\$ 2,85 e nunca superou a variação máxima de R\$1,00 por litro. O maior valor na série foi alcançado em março de 2016: R\$ 3,84, e logo em seguida, em setembro/2016, o preço estava em R\$ 3,82.



A partir de outubro/2016, os 66 meses seguintes ao estabelecimento do PPI até data atual (março/2022), revelaram uma revolução completa no “Jogo de xadrez” do preço da gasolina, visto que os preços médios de venda nas bombas atingiram os exorbitantes preços atuais de R\$ 7,49 (nas capitais).

Desta forma, entre abril/2011 e setembro/2016, aferimos que nos 66 meses anteriores ao PPI houve um aumento bruto (sem considerar inflação) de 34% na gasolina na ponta ao consumidor, porém, após o PPI, nos 66 meses seguintes, a elevação da gasolina foi na ordem de 107% (sem

considerar a inflação), já que em outubro de 2016 a gasolina no início do PPI havia reduzido para R\$ 3,62.

Ainda que consideremos a inflação do período (31% de IPCA) teríamos uma elevação ainda muito superior ao mesmo ciclo de 66 meses antes do PPI, no patamar de 58% de aumento.

É o que demonstra o gráfico seguinte, no qual se compara estes últimos 66 meses e a evolução no valor da venda final ao consumidor deste combustível em Manaus.



Neste sentido, os dois centros estruturais da formação da política do PPI são vitais nesse “jogo”: Cotação do Dólar Norte-Americano *versus* Real, e o Preço do Barril do petróleo internacional, os quais estavam na época da implantação do PPI a valores médios mais baixos que o comumente praticado nos meses anteriores, ou seja, a introdução do PPI não iria proporcionar a Petrobrás desvantagens, já que os indexadores estruturais só tenderiam a subir gradativamente para se alinharem ao padrão médio anterior, refletindo isto nos preços que ela passaria a cobrar “barril dolarizado”.

Para se ter uma ideia sobre tal observação, em outubro de 2016 a cotação do barril do petróleo *Brent* estava em média US\$ 48,30, o que era significativamente mais baixo do que a média de US\$ 100,00 a US\$ 110,00, no período compreendido entre abril/2011 até junho/2014, o que pode ser melhor apreciado no gráfico seguinte.

Isso mesmo! Nesse tabuleiro que só um ganha, há cerca de uma década atrás o barril do Petróleo já esteve por muitos meses seguidos acima de US\$ 100,00 (tal qual está no presente momento sendo praticado no mercado em 2022), e na época, todavia, a gasolina custava R\$ 2,56 nos postos, conforme consulta aos preços de postos, o que equivaleria ao valor atual (corrigido pelo IPCA) equivalente a R\$ 4,17.



Então, analisando justificativa da Petrobrás S.A acima mencionada, na época da implantação do PPI, de que os importadores estavam comprando a preço de mercado (internacional) mais barato do que ela vendia (considerando somente seus custos produção e margem de lucratividade), ou seja, gerando perda de lucratividade em suas operações e redução de fluxo de caixa, o que se sucedeu nos valores da gasolina meses depois, é possível inferir que a empresa foi sagaz e meticulosa em adotar uma política de preços para a qual tinha total julgamento que os preços do barril do petróleo da época estavam subavaliados, mas não perdurariam assim.

E de fato foi o que aconteceu com o passar dos anos! O barril do petróleo somente retornou aos mesmos patamares de valores ou abaixo dos de outubro/2016 quando o mundo se deparou em situações atípicas de crise mundial que estagnaram os mercados, como a crise financeira de 2008 nos EUA e em 2020 com a pandemia mundial do Coronavírus.



Em contraponto, a elevação acumulada no Barril do petróleo no período de outubro/2016 a março/2022 é na ordem de 133%, este índice aproxima-se da elevação do valor dos preços nas bombas ao consumidor (107%), sem considerar inflação.

Já a cotação do dólar teve impacto muito semelhante nas duas séries: nos 66 meses antes (45% de avanço) e nos 66 meses seguintes (58% de aumento), ou seja, já era esperado sua elevação constante, já que o que estava fora da curva era o preço da cotação do petróleo na época.

Desta forma, excluindo as demais variáveis na formação do preço final, as quais exemplificando na realidade de Manaus/AM mantiveram-se ao longo destes anos inalteradas (alíquota do ICMS: 25% ; e CIDE/PIS/COFINS praticamente constantes em torno do total de R\$ 0,89 por litro), é possível interpretar que a política PPI da Petrobrás S.A. se revelou uma estratégia cirúrgica e metódica de “Jogo de xadrez” perfeita à luz da empresa, pois foi oportuna e muito eficiente, favorecendo seus acionistas, seus lucros e a captação de investimentos; valendo-se para a sua implantação de um barril de petróleo mais barato que a média anterior a outubro de 2016, e que só tenderia a retornar aos poucos, paulatinamente, ao preço próximo e até acima de US\$ 100, elevando, por conseguinte, o preço cobrado pelo método PPI nas vendas às distribuidoras e anulando a vantagem de preço de mercado dos importadores quando o preço caísse internacionalmente.

Mas dessa vez, com o advento do PPI, diferentemente dos meses anteriores a 2016 quando o preço do barril do petróleo era inclusive acima de US\$ 100,00 (especialmente até 2014), ela passaria a ter a iniciativa do “jogo”, movendo os preços no “tabuleiro do xadrez” da gasolina conforme sua escolha, no melhor momento que representasse maiores receitas nas vendas, perante as variáveis: barril x dólar – sem definições claras e seguras à cadeia do mercado interno da gasolina, quanto à temporalidade das suas remarcações de acréscimo e decréscimo de valores –, a fim de cobrar o valor de venda acompanhando os aumentos da *commodity* petróleo, e que vemos que tem relação muito próxima com a elevação percentual dos preços nas bombas sucessivamente ao longo do acumulado de outubro de 2016 para cá.

Ao consumidor final, o PPI ocasionou preços de etanol subindo na mesma proporção (e esse compõe 27% da formação da gasolina vendida nas bombas) e a constatação de que mesmo com reduções pontuais nos preços praticados pela Petrobrás ao longo dos 66 meses seguintes, o valor final nas bombas não se sustentou equilibrado, aliás, evolui em acréscimos acumulados meses após meses acima da inflação oficial, possivelmente em função de que os postos não têm segurança na consistência dos valores de compra do distribuidor (que podem se elevar em constância maior do que eles estão precificando na venda aos consumidores) frente a tão alta volatilidade que o PPI gera.

Não obstante, a todo este cenário, em que pese ser a Petrobrás uma empresa que ora sabemos que busca lucros aos acionistas, mas que teria que ter retorno social e sustentável de seus produtos no mercado interno (tanto quanto ao preço, quanto ao impacto na natureza), no contexto mundial já há um movimento de substituição do consumo de combustíveis fósseis a nível global após as conferências sobre a alteração do clima mundial e, por esta entre outras razões, as montadoras de veículos estão trabalhando com cronograma para 2030 substituírem os veículos à combustão por veículos movidos à eletricidade ou híbridos.

Isso irá provocar um impacto global positivo no consumo de combustíveis fósseis, favorecendo o meio ambiente, embora atualmente os veículos desse tipo estejam com preço de mercado bastante elevado. Este fato, demonstra que o governo brasileiro, acionista majoritário da Petrobrás e ela mesma, precisarão em curto espaço de tempo realinharem a matriz de energia de transportes do Brasil para uma forte redução da oferta/demanda de derivados de petróleo à nível mundial e local, conforme **site Tecmundo**, na reportagem: “Carros elétricos vão resolver os problemas ambientais?”.

Mas o que vai ocorrer neste “Jogo de xadrez” ainda em 2022? Somente os players no “tabuleiro”: as autoridades governamentais, o Congresso, a Petrobrás S.A. e o consumidor – cidadão brasileiro e eleitor – podem dizer.

Para a Petrobrás vale a máxima: em time que tá ganhando, não se mexe! Embora digamos: - Até a realidade iminente da substituição dos combustíveis fósseis entrar de vez nesta jogada.

Autores:

Clilson Castro Viana, é colaborador do site *inovação143*, Mestre em Contabilidade e Controladoria pela Universidade Federal do Amazonas - UFAM. Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão Pública pela Universidade Estadual do Amazonas - UEA. Graduado em Ciências Contábeis pela Universidade Federal do Amazonas. Professor em cursos de Graduação e Pós-graduação - *Lato Sensu*.

Contato: Clilson.castro@gmail.com

Afonso F. Fernandes, é colaborador do *site* *inovação143*, professor de graduação e pós-graduação, autor de livro de macroeconomia, analista em segurança da informação, administrador, biólogo, economista, mestre e doutor em economia – UCB/DF e doutorando em administração de empresa – UNIFOR/CE.

Contato: afonsofernandes65@hotmail.com

Referências

1. <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-revenda-e-de-distribuicao-combustiveis/serie-historica-do-levantamento-de-precos>
2. <https://www.tecmundo.com.br/ciencia/231984-carros-eletricos-nao-resolver-problemas-ambientais-sozinhos.htm>
3. <https://br.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data>
4. <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm>