

## Entidades do setor veem risco de falta de combustíveis por preço defasado

Petrobras nega atendimento a 'demanda atípica' e empresas temem prejuízos com importações

Nicola Pamplona Rio de Janeiro

O aumento da defasagem entre os **preços** internos dos **combustíveis** e as cotações internacionais sobre riscos de desabastecimento de produtos por dificuldades de importação por empresas privadas.

As preocupações ganharam força desde a semana passada, quando a Petrobras informou a distribuidoras de **combustíveis** que não poderia atender a todos os volumes solicitados para entrega em novembro, alegando que houve um crescimento atípico dos pedidos.

O mercado vê na decisão uma estratégia para forçar importações privadas de **combustíveis** e evitar prejuízos com a venda a **preços** brasileiros de produtos comprados mais caros no exterior, operação que é vedada pelo estatuto da estatal.

Nesta terça-feira (19), o **IBP (Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás)**, afirmou que sem a percepção clara de que os **preços** seguirão regras de mercado, não há segurança para investimentos nem para importações que complementem o déficit interno de **derivados**.

"O alinhamento de **preços** ao mercado internacional apresenta-se como a abordagem necessária para garantir o abastecimento do mercado aos menores custos para a população" disse o instituto, que reúne as grandes petroleiras e distribuidoras de **combustíveis** que atuam no país, incluindo a própria Petrobras.

Na semana passada, uma associação que reúne distribuidoras de menor porte, a Brasilcom, veio a público dizer que a Petrobras estava cortando em até 50% os pedidos de suas associadas, o que colocaria o país "em situação de potencial desabastecimento".

A estatal diz que houve uma "demanda atípica" para o período, com pedidos muito superiores aos normais e acima de sua capacidade de produção. "Apenas com muita antecedência, a Petrobras conseguiria se programar para atender essa demanda", afirmou, em nota.

Para executivos do setor, o problema reflete uma mudança na estratégia comercial da estatal, que reduziu a frequência de reajustes após a posse do general Joaquim Silva e Luna, e hoje admite operar com defasagens por prazos mais longos.

Nesta terça, segundo a Abicom (Associação Brasileira dos Importadores de **Combustíveis**), o litro do diesel vendido pela estatal custa R\$ 0,61 a menos do que a paridade de importação, conceito que simula quanto custaria para trazer o produto ao país. Na gasolina, a diferença é de R\$ 0,46 por litro.

Atualmente, cerca de um quarto do mercado de óleo diesel é abastecido por produtos importados. No caso da gasolina, são cerca de 10%. A Petrobras diz que vem aumentando a produção em suas refinarias, mas uma parcela do mercado continuará sendo atendida por importações.

Executivos do setor entendem que as maiores distribuidoras terão condições de importar os produtos para seus clientes, mas pode haver dificuldade entre as menores e, principalmente, para postos de bandeira branca, que costumam ter menores volumes garantidos em contratos de longo prazo.

Com as defasagens, a participação da Petrobras nas importações cresceu em 2021: em agosto, a estatal foi responsável por 58% das compras externas de diesel e por 83% das de gasolina. Na média, em 2019, foram 30,4% e 39,1%, respectivamente.

Agora, a expectativa é que esse movimento seja revertido, com maior participação privada nas compras no exterior. E, mesmo que não haja desabastecimento, o repasse da diferença deve aumentar a pressão sobre os **preços dos combustíveis** nas bombas.

Os maiores reflexos devem ser sentidos em regiões mais dependentes de importações, como Norte e Nordeste, segundo executivos ouvidos pela Folha.

Em nota, a Petrobras alega que os pedidos de diesel para novembro superaram em 20% o volume vendido no mesmo período de 2019. No caso da gasolina, a alta foi de 10%. "A Petrobras segue atendendo os contratos com as distribuidoras, de acordo com os termos, prazos vigentes e sua capacidade", diz.

Segundo as distribuidoras, a alta reflete maior demanda do transporte de cargas e os altos **preços do etanol**, que vêm levando os consumidores a preferir abastecer o tanque com gasolina.

Entre janeiro e agosto, as vendas de diesel de **petróleo** (sem considerar o biodiesel misturado antes da entrega aos postos), somaram 35,75 bilhões de litros, volume 5% superior ao verificado no mesmo período de 2019, antes da pandemia. Na gasolina, o volume é praticamente o mesmo daquele período.

A **ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis)** diz não ver nesse momento risco de desabastecimento do mercado. "A **ANP** segue realizando o monitoramento da cadeia de abastecimento e adotará, caso necessário, as providências cabíveis para mitigar desvios e reduzir riscos."

Mas o tema já começa a preocupar os principais usuários de diesel do país: nesta terça, a Abrava, associação que reúne caminhoneiros autônomos, divulgou alerta sobre risco de desabastecimento para a categoria.

"Alertamos a categoria de que o corte nos pedidos de diesel as distribuidoras não será somente no mês de novembro, mas também no mês de dezembro o que necessariamente acarretará o desabastecimento nacional a médio prazo", diz o texto, que ressalta ainda a possibilidade de aumento dos **preços**.

"As distribuidoras terá o que importar o diesel mais caro e repassar os valores aos postos de **combustíveis** que por sua vez repassarão o aumento aos caminhoneiros."

mercado

# Entidades do setor veem risco de falta de combustíveis por preço defasado

Petrobras nega atendimento a 'demanda atípica' e empresas temem prejuízos com importações

Renata Paes/Agência

em 10 meses. O aumento de diferenciais entre os preços internos dos combustíveis e os cotações internacionais, acredita ainda ao mercado sobre risco de desabastecimento de produtos por dificuldades de importação por empresas privadas.

Agências reguladoras não têm desde a semana passada, quando a Petrobras anunciou a distribuição de combustíveis que não poderá atender a todos os pedidos solicitados para entrega em setembro, alegando que houve um crescimento rápido dos pedidos.

O mercado já se decidiu em estratégia para fazer importações privadas, de comércio e evitar prejuízos com a venda a preços brasileiros de produtos estrangeiros mais caros no exterior, operação que é vedada pelo estatuto da estatal.

Desde terça-feira (14), o IGP

divulgou resultados de Petrobras e LULA, afirmou que tem a percepção forte de que se preocupam com o regime de mercado, visível segundo a presença de aumentos em preços internacionais que complementam o déficit interno de derivados.

"O adiantamento de preços no mercado internacional apresenta-se como a alternativa mais viável para garantir o equilíbrio do mercado interno de derivados, para a produção", disse o relatório, que trata as grandes produtoras e distribuidoras de combustíveis que atuam no país, incluindo a própria Petrobras.

Na semana passada, uma associação que reúne distribuidoras de derivados pediu à Petrobras, pelo a pedido livre que a Petrobras receba cotações em até 10% de pedidos de suas associações, o que ocorreria após "em situação de possível desabastecimento".

Acrescentando que houve uma "demanda atípica" para o período, esse pedido muito re-

parou com o aumento a vista de sua capacidade de produção. "Apesar de não ser atípica, a Petrobras tem que se preparar para atender essa demanda", afirmou o texto.

Para especialistas do setor, o problema reflete uma mudança na estratégia comercial da estatal, que mudou a distribuição de recursos após a perda do generalíssimo para o Brasil em 2022, e hoje admite operar com diferenciais por períodos mais longos.

Segundo a Associação Brasileira das Importadoras de Combustíveis, a lista de pedidos enviada pela estatal custa R\$ 2,64 a diária do que é pedido de importação, com o tempo médio quanto costuma para trazer o produto ao país. Na gasolina, a diferença é de R\$ 2,48 por litro.

Atualmente, cerca de um quarto do mercado de derivados é atendido por produtos importados. No caso da gaso-

lina, a diferença de 20%. A Petrobras diz que não aumentará a produção em seus refinariais, mas uma parcela do mercado continuará sendo atendida por importações.

Entradas de cerca de 100 mil toneladas de derivados de petróleo foram feitas em setembro para atender a demanda entre os estados e, principalmente, para petroleiros brasileiros, que continuam se movendo sob o mesmo parâmetro em cotização de longo prazo.

Com as diferenças, a participação da Petrobras nas importações cresceu em setembro, a estatal foi responsável por 30% das compras externas de derivados pelo país em setembro, em média, foram de 2,48 e 2,47, respectivamente.

Agora, a expectativa é que esse movimento seja revertido, com maior participação privada nas compras no exterior. E, mesmo que não ha-

ja desabastecimento, empresas da diferença deve aumentar a produção antes os preços dos combustíveis no comércio.

Os maiores refinariais devem ser usados em regiões com dependência de importações, como Norte e Nordeste, segundo especialistas consultados pela Fofa.

Em nota, a Petrobras disse que os pedidos de diesel para setembro superaram em 20% a oferta enviada no mesmo período de 2022. Na gasolina, a alta foi de 10%. A Petrobras segue atendendo os contratos com as distribuidoras, de acordo com o estatuto, porém segundo o mesmo parâmetro.

"Segundo as distribuidoras, a alta se deve maior demanda do transporte de cargas e ao alto preço do estado, que está vendendo os combustíveis a preços abaixo do que o mercado internacional", disse.

Entre janeiro e agosto, as vendas de diesel de petroleiros foram superiores a 10 milhões

de toneladas antes da entrega em pontos, enquanto 22,1 milhões de litros, volume 25% superior ao verificado no mesmo período de 2022, antes da pandemia. Na gasolina, o volume é praticamente o mesmo daquele período.

A ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis) diz não ter nenhum mecanismo para desabastecimento do mercado. A ANP segue realizando o monitoramento da cadeia de abastecimento interno, caso necessário, as providências cabíveis para atingir o nível de abastecimento.

Mas o setor já começa a preocupar-se com a possibilidade de queda do preço interno de diesel, o que poderia impactar os custos de produção e, portanto, a competitividade das empresas do setor.

"O mercado já se decidiu em estratégia para fazer importações privadas, de comércio e evitar prejuízos com a venda a preços brasileiros de produtos estrangeiros mais caros no exterior, operação que é vedada pelo estatuto da estatal", disse.

"O mercado já se decidiu em estratégia para fazer importações privadas, de comércio e evitar prejuízos com a venda a preços brasileiros de produtos estrangeiros mais caros no exterior, operação que é vedada pelo estatuto da estatal", disse.