Gasolina e diesel

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS NO BRASIL

Plinio M. Nastari*

A ANÁLISE da evolução dos preços e do volume consumido de gasolina e do óleo diesel no mercado brasileiro indica que o consumo tem evoluído a taxas superiores ao crescimento do PIB e que os preços têm sido administrados no sentido de transmitir ao consumidor impactos diferenciados, em termos reais, ao longo do tempo.

Os mercados são segmentados, visto que, no Brasil, não é autorizado o uso de óleo diesel na frota de veículos leves, tendo em vista a predominância do seu uso em transporte de cargas e no transporte coletivo. Mais recentemente, o óleo diesel vem sendo usado também na geração elétrica.

O preço de gasolina, administrado pelo Governo, acaba influenciando de forma determinante o preço do etanol, embora este último opere num mercado livre. Essa referência é um determinante importante para os preços dos etanóis anidro e hidratado. O primeiro é misturado a gasolina, atualmente na proporção de 25% ± 1%, e há uma avaliação em curso sobre a possibilidade de se estender este percentual para até 27,5% ± 1%. O hidratado é utilizado como combustível direto, na envelhecida frota de carros movidos exclusivamente a etanol e, desde 2003, na frota *flex*, capaz de usar indistintamente a gasolina contendo etanol anidro ou etanol hidratado.

O mercado da gasolina é, na prática, um mercado compartilhado com os etanóis anidro e hidratado, denominados de forma conjunta como combustíveis do ciclo Otto, para diferenciá-los do combustível de ciclo Diesel.

Considerada fixa em 70% a relação de equivalência entre o hidratado e a gasolina, o consumo de combustíveis do ciclo Otto evoluiu de 25,852 para 48,937 bilhões de litros entre 2000 e 2013, o que representou uma taxa composta de crescimento de 5,03% ao ano neste período. Nos primeiros seis meses de 2014, apresentou expansão de 10,27% sobre igual período de 2013, passando de 23,329 para 25,724 bilhões de litros.

Somente em junho, o consumo total de combustíveis de ciclo Otto recuou 6,6%, para 4,290 bilhões de litros, embora 5,8% acima do volume consumido em junho de 2013. A queda pode ser explicada pelo menor nível da produção industrial e, consequentemente, pelo emprego nos últimos meses, conforme dados do IBGE, problema esse provavelmente potencializado pelos efeitos da Copa do Mundo, uma vez que o evento provocou novas paradas na indústria e no comércio.

Em junho, o consumo de hidratado atingiu 942,93 milhões de litros, volume 4,1% menor do que o do mês anterior, porém 11,9% acima do volume consumi-



SHUTTERSTOCK

do em junho de 2013. De janeiro a junho, portanto, a demanda de hidratado somou 6,03 bilhões de litros, volume 22,3% superior ao observado no mesmo período do ano passado.

A importação de gasolina totalizou 261,10 milhões de litros em julho, aumento de 57,9% sobre o mês anterior. Sobre o mesmo mês do ano passado, o volume importado foi quase três vezes maior. No acumulado de janeiro a julho, contudo, a importação somou 1,570 bilhão de litros, 36,9% a menos do que em igual intervalo de 2013, em virtude do maior consumo de hidratado neste ano.

A necessidade de importação ainda pode diminuir caso o Governo autorize o aumento da mistura de anidro na gasolina, de 25% para 27,5%. No dia 5 de agosto, uma comissão mista do Congresso Nacional aprovou o relatório que eleva o limite máximo da mistura para os 27,5% na Medida Provisória (MP) 647/14. No dia seguinte, a MP foi aprovada pela Câmara dos Deputados. O texto precisa passar pelo Senado, até o final de setembro, para ser convertido em lei.

Uma redução do atual subsídio ao preço da gasolina também pode amenizar os dispêndios com a importação. Durante o mês de julho, o preço da gasolina na refinaria esteve 17,43% abaixo do praticado no mercado internacional, diferencial que já foi de 23,7% no final de abril. Essa defasagem seria maior caso o Banco Central não estivesse atuando, por meio das operações de *swap* cambial, no sentido de conter a depreciação da moeda nacional frente ao dólar norte-americano.

No caso do óleo diesel, entre 2000 e 2013, o consumo cresceu de 35,151 para 58,492 bilhões de litros, com uma taxa de crescimento de 3,99% ao ano.

Os preços da gasolina e do óleo diesel nas bombas de abastecimento evoluíram de forma desproporcional, influenciados de forma determinante pela política definida pelo Governo para os preços de atacado dos dois produtos nas refinarias. A relação de preço gasolina/diesel, que era de 2,027, em julho de 2001, passou para 1,183, em julho de 2014. Ao longo do



SHUTTERSTOCK

período, o preço da gasolina caiu significativamente em termos reais, enquanto o preço do diesel subiu um pouco.

Corrigido pelo IGP-DI, o preço da gasolina, em julho de 2001, seria de 4,288 reais por litro em moeda de julho de 2014, em vez dos 2,857 reais por litro observados em realidade – ou seja, 50% superior. O preço do óleo diesel, em julho de 2001, seria, em valores atualizados, de 2,113 reais por litro, comparados aos 2,433 reais por litro em julho de 2014 – ou seja, 15% inferior.

A avaliação dos preços da gasolina e do diesel em moeda corrente de julho de 2014 permite constatar que houve duas fases distintas na política de preços dos dois combustíveis. A primeira fase, nos anos de 2001 e 2002, foi caracterizada pela queda do preço da gasolina e alta do preço do diesel. A relação de preço, neste período, caiu de 2,027 para 1,400.

A segunda fase, de 2002 até o presente, tem se caracterizado pela redução do preço real dos dois combustíveis nas bombas. O resultado final é que, de meados de 2001 até meados de 2014, o preço real do diesel subiu 15,1%, enquanto o preço real da gasolina caiu 33,37%.

A aproximação dos preços dos dois principais combustíveis líquidos caminha na direção do que é observado na maior parte dos países industrializados, onde, em alguns casos, o diesel chega até a superar o preço da gasolina, pela maior eficiência termodinâmica que a sua combustão propicia.

No caso do Brasil, no entanto, é necessária uma reflexão sobre o efeito social dessa política, visto que os combustíveis do ciclo Otto são utilizados primordialmente em veículos leves e para o transporte individual, enquanto o diesel é utilizado para o transporte de cargas e o transporte coletivo, afetando extensas cadeias de produção e logística, bem como os custos internos de praticamente todos os produtos e a competitividade das exportações. ■

* Presidente da DATAGRO; foi professor de Microeconomia e Macroeconomia da EAESP-FGV; e participou como membro dos grupos técnicos da Comissão Nacional de Energia e da Comissão para Reexame da Matriz Energética