

Nota Técnica

POSSÍVEIS IMPACTOS DA PRIVATIZAÇÃO DE REFINARIAS SOBRE OS PREÇOS DO DIESEL

Paulo César Ribeiro Lima, PhD

Consultor

SUMÁRIO

1. Composição dos preços do óleo diesel	1
2. O abastecimento de óleo diesel é atividade de utilidade pública	5
3. A importância da regulação dos preços	7
4. A privatização e o aumento dos custos	7
5. A Petrobrás como empresa estatal	10
6. As diferenças entre os Estados Unidos e o Brasil	11
7. Conclusões	15
BIBLIOGRAFIA	18

1. Composição dos preços do óleo diesel

O preço do óleo diesel aos consumidores nos postos revendedores é composto das seguintes parcelas: preço de realização na Petrobrás (incluindo custo e lucro), tributos federais, tributo estadual, custo do biodiesel, distribuição e revenda.

Os tributos incidentes sobre a comercialização do óleo diesel são os seguintes:

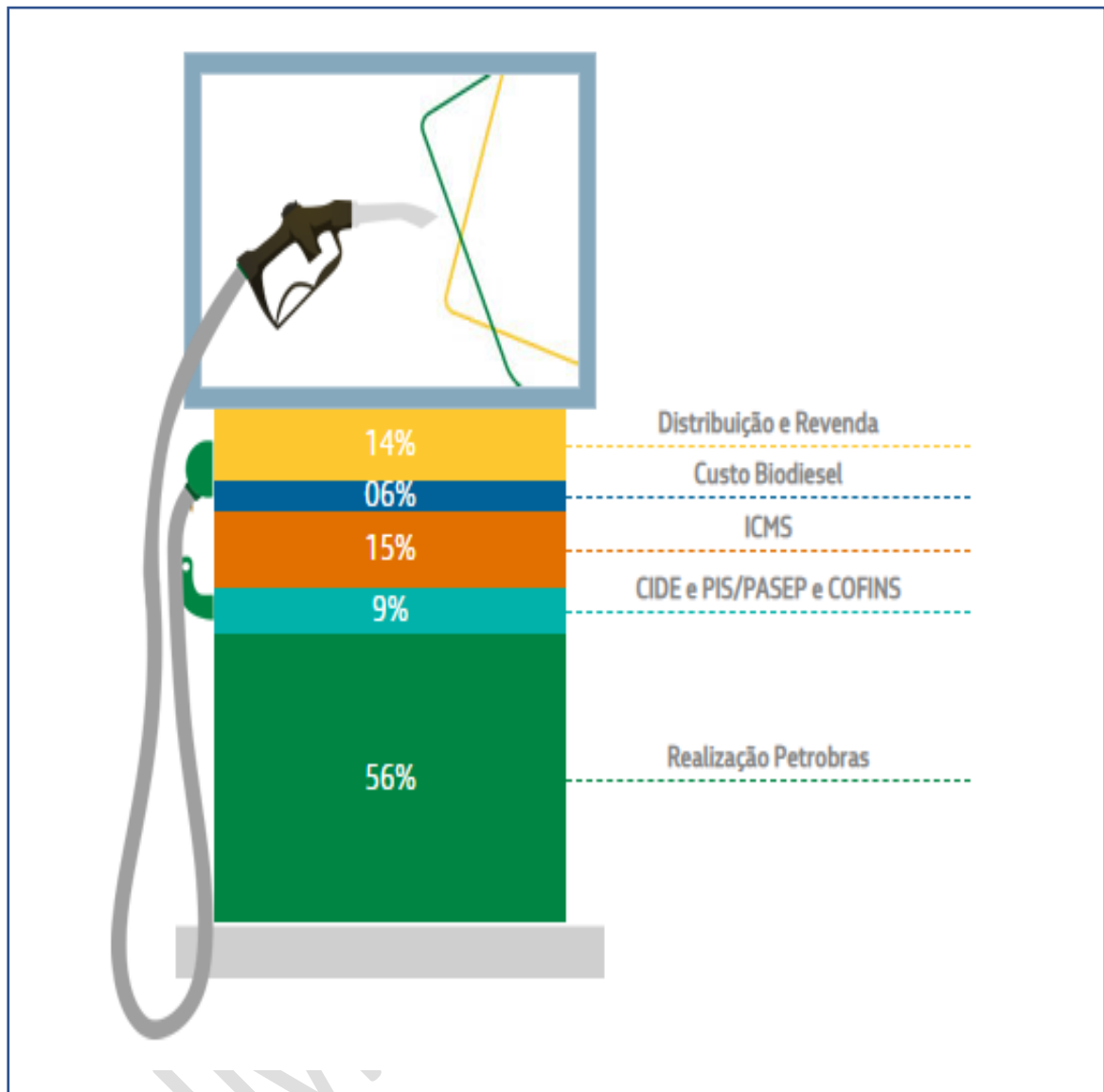
- Imposto sobre Operações relativas a Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS);
- Contribuição Social para o Programa de Integração Social (PIS) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep) - (PIS/Pasep);
- Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), cuja alíquota atual é zero.

A Petrobrás divulga seus preços médios de realização de óleo diesel S500 e S10 e a composição dos preços médios ao consumidor final, já com 10% de biodiesel, em 13 capitais e regiões metropolitanas brasileiras, conforme mostrado na Figura 1.1.

A maior parcela é o preço de realização da Petrobrás, que representa, em média, 56% do preço ao consumidor; a segunda maior parcela é a referente ao ICMS, que, em média, representa 15% do preço ao consumidor.

Conforme mostrado na Figura 1.2, de 1º a 15 de maio de 2019, os tributos federais (Pis/Pasep, Cofins e Cide) representaram um valor fixo de R\$ 0,316 reais por litro. O ICMS, que é o tributo estadual, varia de 12% a 25%, de acordo com o Estado.

Figura 1.1: Composição do preço médio do óleo diesel



Fonte: Petrobrás

Período da coleta de 26/05/2019 a 01/06/2019.

Composição: 90% de diesel e 10% de biodiesel.

A parcela das margens de distribuição e revenda é estimada. Elaboração Petrobras a partir de dados da ANP.

Figura 1.2: Tributos pagos por litro de óleo diesel S10

DIESEL S10 (R\$/L)			
	Tributos Federais (CIDE + PIS/COFINS)	Tributo Estadual (ICMS)	CIDE + PIS/COFINS + ICMS
AC	0,316	0,748	1,064
AL	0,316	0,688	1,004
AM	0,316	0,692	1,008
AP	0,316	1,053	1,369
BA	0,316	0,668	0,984
CE	0,316	0,658	0,975
DF	0,316	0,573	0,890
ES	0,316	0,433	0,750
GO	0,316	0,580	0,896
MA	0,316	0,664	0,981
MT	0,316	0,686	1,002
MS	0,316	0,451	0,767
MG	0,316	0,569	0,885
PA	0,316	0,662	0,978
PB	0,316	0,649	0,966
PE	0,316	0,648	0,964
PI	0,316	0,664	0,980
PR	0,316	0,401	0,717
RJ	0,316	0,443	0,759
RN	0,316	0,686	1,002
RO	0,316	0,662	0,979
RR	0,316	0,632	0,948
RS	0,316	0,425	0,742
SC	0,316	0,413	0,729
SE	0,316	0,658	0,974
SP	0,316	0,425	0,741
TO	0,316	0,451	0,767

Fonte: Fecombustíveis

A Figura 1.3 mostra os preços de realização da Petrobrás para o óleo diesel S10 no dia 12 de junho de 2019.

Figura 1.3: Preços de realização da Petrobrás em 13 de junho de 2019

Local	Preço do diesel S10
MANAUS	2,0089
ITACOATIARA	1,9793
BELÉM	2,0186
SÃO LUÍS	1,9651
FORTALEZA	2,0428
IPOJUCA	1,9622
SÃO FRANCISCO DO CONDE	2,0290
CANDEIAS	2,0289
JEQUIÉ	2,0875
ITABUNA	2,0950
VITÓRIA	2,1463
VILA VELHA	2,1463
DUQUE DE CAXIAS	2,1217
BETIM	2,1722
UBERABA	2,2211
GUARULHOS	2,1175
BARUERI	2,1038
CUBATÃO	2,0741
SANTOS	2,0338
PAULÍNIA	2,1241
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	2,1149
RIBEIRÃO PRETO	2,1737
SENADOR CANEDO	2,2058
ARAUCÁRIA	2,0684
PARANAGUÁ	2,0126
ITAJAÍ	2,1282
GUARAMIRIM	2,0926
BIGUAÇU	2,1232
CANOAS	2,0745
RIO GRANDE	2,0647
Preço médio	2,0845

Fonte: Petrobras

Vigentes em 13/06/2019

Os preços informados consideram os preços à vista, sem encargos e sem tributos, praticados nas modalidades de venda padrão nos diversos locais de entrega.

Conforme mostrado na Figura 1.3, o preço médio de realização da Petrobrás, em 13 de junho de 2019, foi de R\$ 2,0846 por litro. Como o óleo diesel vendido nos postos revendedores tem 90% de diesel A, a parcela da Petrobrás para o diesel S10

é de R\$ 1,876 por litro vendido nos postos, o que corresponderia a um preço médio nos postos revendedores de cerca de R\$ 3,35 por litro.

2. O abastecimento de óleo diesel é atividade de utilidade pública

A Constituição Federal, em seu art. 177, estabelece que a produção, o refino, o transporte marítimo e por dutos, além das atividades de importação e exportação de petróleo e derivados são monopólios da União, que, por sua vez, pode contratar essas atividades com empresas estatais ou privadas.

Também é importante destacar que o abastecimento nacional de combustíveis é considerado atividade de utilidade pública, nos termos do art. 1º, § 1º, inciso I, da Lei nº 9.847 de 26 de outubro de 1999.

Assim sendo, a produção e o refino de petróleo não podem ser tratados como simples negócios privados, ainda mais no caso do petróleo e derivados cujos preços apresentam altíssima volatilidade e no caso de países como o Brasil, onde há alta volatilidade da taxa de câmbio.

O Brasil, com a descoberta da província petrolífera do Pré-Sal, tem oportunidade única de se tornar autossuficiente tanto em petróleo quanto em derivados. O custo de extração dessa província já é inferior a US\$ 7 por barril. O preço mínimo do petróleo para viabilização dos projetos do Pré-Sal (*break-even* ou preço de equilíbrio), que era de US\$ 43 por barril no portfólio da Petrobrás já havia caído para US\$ 30 por barril¹. Desse modo, um valor do barril de US\$ 65 garante uma altíssima rentabilidade para a empresa.

Adicionados custos de depreciação e amortização, de exploração, de pesquisa e desenvolvimento e de comercialização, entre outros, o custo total de produção pode chegar a US\$ 20 por barril. Nas outras províncias, o custo de extração é mais elevado que US\$ 7 por barril, mas os outros custos são menores que no Pré-Sal. Dessa forma, o custo total de produção, sem participação

¹ Disponível em <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/vamos-bater-meta-de-producao-e-reduzir-custos-de-extracao-afirma-parente-na-otc.htm>. Acesso em 16 de maio de 2019.

governamental, de US\$ 20 por barril é uma boa média para o Brasil.

O custo total de produção somado ao custo médio de refino, de US\$ 2,5 por barril², totaliza apenas US\$ 22,5 por barril. Somados outros custos como participação governamental direta e custos administrativos e de transporte, o custo médio de produção de óleo diesel, por exemplo, seria de, no máximo, US\$ 42,5 por barril. Utilizando-se uma taxa de câmbio de 3,9 Reais por Dólar e considerando-se que um barril tem 158,98 litros, o custo médio de produção do óleo diesel, por exemplo, é de apenas cerca de R\$ 1,042 por litro.

Assim sendo, não é razoável que a Petrobrás pratique a política de preço de paridade de importação³ para um óleo diesel que é produzido no Brasil, a partir do refino de um petróleo extraído na plataforma continental brasileira. Essa política faz com que o consumidor brasileiro pague um preço como se o combustível fosse importado, mesmo que ele seja, de fato, produzido no Brasil. Transcreve-se, a seguir, a política da Petrobrás:

Nossa política de preços para a gasolina e o diesel vendidos às distribuidoras tem como base o preço de paridade de importação, formado pelas cotações internacionais destes produtos mais os custos que importadores teriam, como transporte e taxas portuárias, por exemplo. A paridade é necessária porque o mercado brasileiro de combustíveis é aberto à livre concorrência, dando às distribuidoras a alternativa de importar os produtos. Além disso, o preço considera uma margem que cobre os riscos (como volatilidade do câmbio e dos preços).

O preço médio de realização da Petrobrás para um litro de diesel S10 para as distribuidoras foi de R\$ 2,0845, no dia 13 de junho de 2019. Esse valor representa uma margem de lucro operacional bruto de 100%.

² Disponível em

<https://www.investidorpetrobras.com.br/ptb/194/ApresentacaoWebcast4T18Portugues27022019.pdf>.

Acesso em 16 de maio de 2019.

³ Disponível em <http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/precos-de-venda-as-distribuidoras/gasolina-e-diesel/>. Acesso em 16 de maio de 2019.

3. A importância da regulação dos preços

Em países como o Brasil, que pode ser autossuficiente em petróleo e praticamente em óleo diesel e onde há alta volatilidade da taxa de câmbio, não é justo que a população fique sujeita a uma política de paridade de importação.

Essa política faz com que as distribuidoras comprem da Petrobrás óleo diesel a preços acima daqueles praticados na Costa do Golfo dos Estados Unidos, para um produto que é produzido no Brasil a partir do petróleo extraído principalmente da plataforma continental brasileira. Além disso, são preços que dependem do valor do petróleo, extremamente volátil, e da taxa de câmbio, que também apresenta grandes variações no Brasil.

Nesse cenário e como o abastecimento nacional de combustíveis é uma atividade de utilidade pública, é fundamental que haja uma regulação de preços de derivados básicos no País. Propõe-se, então, que os preços dos derivados de petróleo sejam regulados a partir do custo de produção. A margem de lucro operacional bruto da Petrobrás poderia ser da ordem de 60%. Assim, a Petrobrás poderia vender óleo diesel por cerca de R\$ 1,60 por litro no caso das unidades de refino amortizadas.

Se isso ocorresse, o preço médio de realização da Petrobrás seria reduzido de R\$ 1,876 por litro para R\$ 1,440 por litro de óleo diesel S10 vendido nos postos. Com a regulação dos preços, haveria uma redução de R\$ 0,436 por litro de óleo diesel S10.

4. A privatização e o aumento dos custos

A Petrobrás anunciou a privatização de oito refinarias com capacidade autorizada de refino de cerca de 1,1 milhão de barris de petróleo por dia. O Presidente da estatal disse que espera vender essas refinarias por US\$ 15 bilhões⁴.

Se essas refinarias forem privatizadas, seus compradores transferirão esse

⁴ Disponível em <https://g1.globo.com/economia/blog/joao-borges/post/2019/04/26/petrobras-anuncia-plano-para-vender-8-das-13-refinarias-a-iniciativa-privada.ghtml>. Acesso em 14 de junho de 2019.

custo de US\$ 15 bilhões para os preços de realização, e conseqüentemente, haverá uma elevação dos preços do óleo diesel para o consumidor.

O custo médio de refino da Petrobrás, de cerca de US\$ 2,5 por barril, é baixo porque, para a estatal, as refinarias e suas infraestruturas já estão praticamente amortizadas. Dessa forma, esse custo de refino refere-se, praticamente, a custos de operação e manutenção.

Admitindo-se uma vida útil das refinarias de 25 anos e uma taxa de desconto de 10% ao ano, os compradores das refinarias que irão desembolsar US\$ 15 bilhões, apenas para recuperar o valor investido, necessitarão de uma receita anual adicional de US\$ 1,65 bilhão.

Admitindo-se um fator de utilização de 90%, as oito refinarias produzem, por ano, 361 milhões de barris de derivados a um custo de operação e manutenção de US\$ 903 milhões. Se essas refinarias forem privatizadas, a esse custo deve ser somado o valor anual de US\$ 1,65 bilhão, apenas para recuperar o capital investido. Dessa forma, o custo de refino anual privado passaria a ser de US\$ 2,553 bilhões, o que representa um aumento de 183% no custo.

Além disso haverá um aumento no custo da matéria-prima de refino, que é o petróleo bruto. O custo de produção de petróleo da Petrobrás, incluídas as participações governamentais, é da ordem de US\$ 40 por barril para um valor do petróleo de US\$ 65 por barril.

Admitindo-se uma margem de lucro operacional bruto de 20%, a Petrobrás pode entregar seu petróleo nas refinarias a um preço de US\$ 48 por barril. Se os compradores das refinarias tiverem que comprar petróleo a US\$ 65 por barril, o custo da matéria-prima será 35,4% maior.

Aplicando-se o mesmo fator de utilização de 90%, a despesa anual de matéria-prima da Petrobrás seria de US\$ 17,335 bilhões. Com a privatização, o custo de matéria-prima seria de US\$ 23,487 bilhões, o que representa um aumento de US\$ 6,143 bilhões por ano.

O custo de capital de US\$ 1,65 bilhão por ano acrescido do aumento do custo de matéria-prima de US\$ 6,143 bilhões representaria um aumento de US\$ 7,792

bilhões por ano no custo do óleo diesel, caso haja a privatização das refinarias da Petrobrás.

Para um custo de capital de US\$ 20 bilhões para a compra das refinarias⁵, o custo de capital anual aumentaria de US\$ 1,65 bilhão para US\$ 2,2 bilhões.

Para um valor do barril do petróleo de US\$ 65, o custo de produção para as refinarias da Petrobrás para um litro de óleo diesel é de R\$ 1,042 por litro. Se as refinarias forem privatizadas, o custo de produção do óleo diesel poderá aumentar para cerca de R\$ 1,805 por litro, conforme apresentado na Tabela 4.1.

Tabela 4.1: Diferença de custos com a privatização das refinarias

Custos	Petrobrás	Comprador
Operação e manutenção (US\$ por barril)	2,500	2,500
Capital (US\$ por barril)	0,000	6,088
Matéria-prima (US\$ por barril)	40,000	65,000
Custo do diesel (US\$ por barril)	42,500	73,588
Custo do diesel (US\$ por litro)	0,267	0,463
Custo do diesel (R\$ por litro)	1,042	1,805

Esse aumento de 73,1% nos custos de produção do óleo diesel poderá ter um grande impacto no preço cobrado nos postos revendedores. A esses custos mostrados na Tabela 1, de R\$ 1,042 por litro para a Petrobrás e R\$ 1,805 por litro para o comprador, devem ser somadas vários outros dispêndios, como despesas de vendas, gerais e administrativas, e financeiras, por exemplo. Essas despesas podem representar cerca de US\$ 12 por barril ou R\$ 0,294 por litro.

No dia 11 de junho de 2019, o preço do óleo diesel de baixo enxofre na Costa do Golfo dos Estados Unidos, de onde vem a grande parcela do diesel importado, estava em R\$ 1,798 por litro. Esse valor é menor que o custo de produção do óleo diesel S10 mostrado na Tabela 4.1 de R\$ 1,805 por litro. Ou seja, o custo de produção, sem as demais despesas de R\$ 0,294 por litro, já seria maior que o preço nos Estados Unidos.

⁵ Disponível em <https://exame.abril.com.br/negocios/com-venda-de-refinarias-petrobras-espera-obter-us20-bi/>. Acesso em 14 de junho de 2019.

As refinarias estatais da Petrobrás podem vender o óleo diesel a R\$ 1,798 por litro, que é o preço nos Estados Unidos, como uma margem de lucro operacional bruta de 72,5%. Para vender a esse preço, o eventual comprador privado teria prejuízo. Somadas as demais despesas de R\$ 0,294 por litro, o custo final seria de 1,336 por litro, o que representa uma margem de lucro de 34,5%. Se a estatal praticasse R\$ 1,798 por litro, o preço do óleo diesel na bomba seria da ordem de R\$ 3 por litro.

Observa-se, então, que, na prática, os eventuais compradores das refinarias da Petrobrás não irão praticar os preços dos Estados Unidos, mas o preço de paridade de importação ou maior, a depender das demais despesas e da margem de lucro a ser por eles definida.

Para o atual preço de paridade de importação, de R\$ 2,0845 por litro, a margem de lucro da Petrobrás é de 56%, incorporada a cadeia de exploração e produção. Para os compradores, acrescidas despesas de R\$ 0,294 por litro ao custo de R\$ 1,805 por litro, o custo final seria de R\$ 2,099, valor superior ao preço de paridade de importação, o que resultaria em prejuízo.

Desse modo, a privatização das refinarias da Petrobrás não vai permitir a redução do preço do óleo diesel no Brasil. Muito pelo contrário, a perspectiva é de aumento, em razão do aumento do custo de produção do óleo diesel, que pode ser da ordem de 73,1% em relação ao custo da Petrobrás.

5. A Petrobrás como empresa estatal

A Petrobrás, como empresa estatal, tem a obrigação de praticar um preço do óleo diesel produzido a partir do petróleo extraído no Brasil, no máximo, igual ao preço da Costa do Golfo dos Estados Unidos.

Se a Petrobrás praticar esse preço, as refinarias voltam a plena carga e o Brasil se torna, praticamente, autossuficiente. Em 2014, as refinarias do País produziram 49,7 bilhões de litros de óleo diesel. Em 2017, foram vendidos 54,8 bilhões de litros de óleo diesel, volume inferior à possível produção interna de 49,7 bilhões de litros de óleo diesel acrescido de 5,48 bilhões de litros de biodiesel, o que

totaliza 55,2 bilhões de litros de óleo diesel B10, com adição de 10% de biodiesel, conforme estabelece a atual obrigação legal.

Para viabilizar eventuais importações residuais de óleo diesel, poderia haver uma redução nos tributos federais apenas para a parcela importada. Essa redução poderia ser compensada pela cobrança de Imposto de Exportação sobre o petróleo bruto. Dessa forma, não haveria nenhum impacto no Orçamento Geral da União.

Se as refinarias forem privatizadas, as decisões sobre preços não serão de uma empresa estatal, mas de particulares. Nessa situação, seria difícil uma intervenção em caso de aumento de preços ao consumidor, ficando a população sujeita aos valores estipulados pelas empresas petrolíferas multinacionais.

Segundo o Presidente da Petrobrás, se as refinarias forem privatizadas, “Nós vamos deixar de ser o endereço onde as pessoas batem na porta para reclamar de preço da gasolina, diesel”⁶. Dessa forma, os consumidores, como os caminhoneiros, não terão como negociar com o governo e sequer com quem discutir sobre preços de combustíveis.

Esse tipo de situação não interessa ao consumidor brasileiro; talvez interesse apenas às empresas privadas.

6. As diferenças entre os Estados Unidos e o Brasil

O Brasil e os Estados Unidos apresentam situações totalmente distintas. A população americana tem altos salários em Dólar; os brasileiros têm baixos salários em Reais, moeda não conversível e sujeita a alta volatilidade.

Os Estados Unidos contam com 135 refinarias⁷. Apenas no Estado do Texas, de onde vem a maior parcela do óleo diesel importado, estão instaladas 29 refinarias. O parque de refino brasileiro conta com apenas 17 refinarias, sendo 13 unidades da Petrobrás, que respondem por 98,2% da capacidade total do País. A Figura 6.1

⁶ Disponível em <https://g1.globo.com/economia/blog/joao-borges/post/2019/04/26/petrobras-anuncia-plano-para-vender-8-das-13-refinarias-a-iniciativa-privada.ghtml>. Acesso em 14 de junho de 2019.

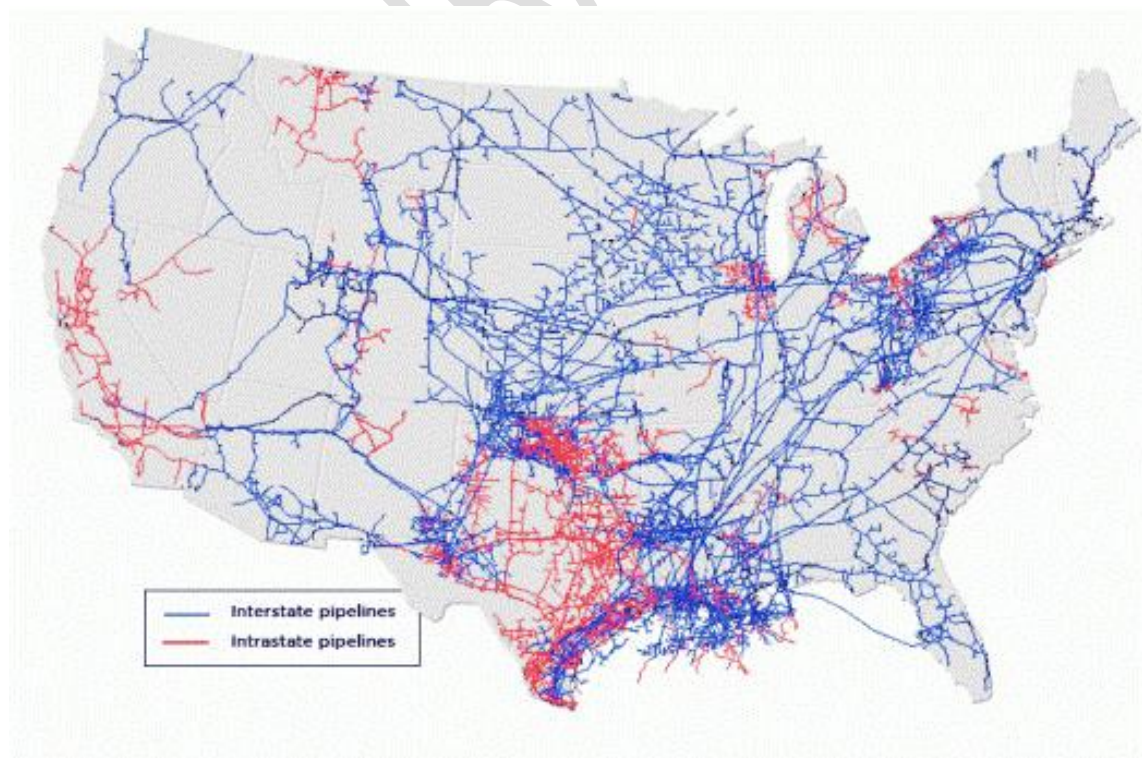
⁷ Disponível em https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pnp_cap1_dcu_nus_a.htm. Acesso em 15 de junho de 2019.

mostra o grande número de refinarias distribuídas em todo do território dos Estados Unidos⁸. A extraordinária rede de dutos nesse país é mostrada na Figura 6.2⁹.

Figura 6.1: Localização das refinarias nos Estados Unidos



Figura 6.2: Rede de dutos dos Estados Unidos

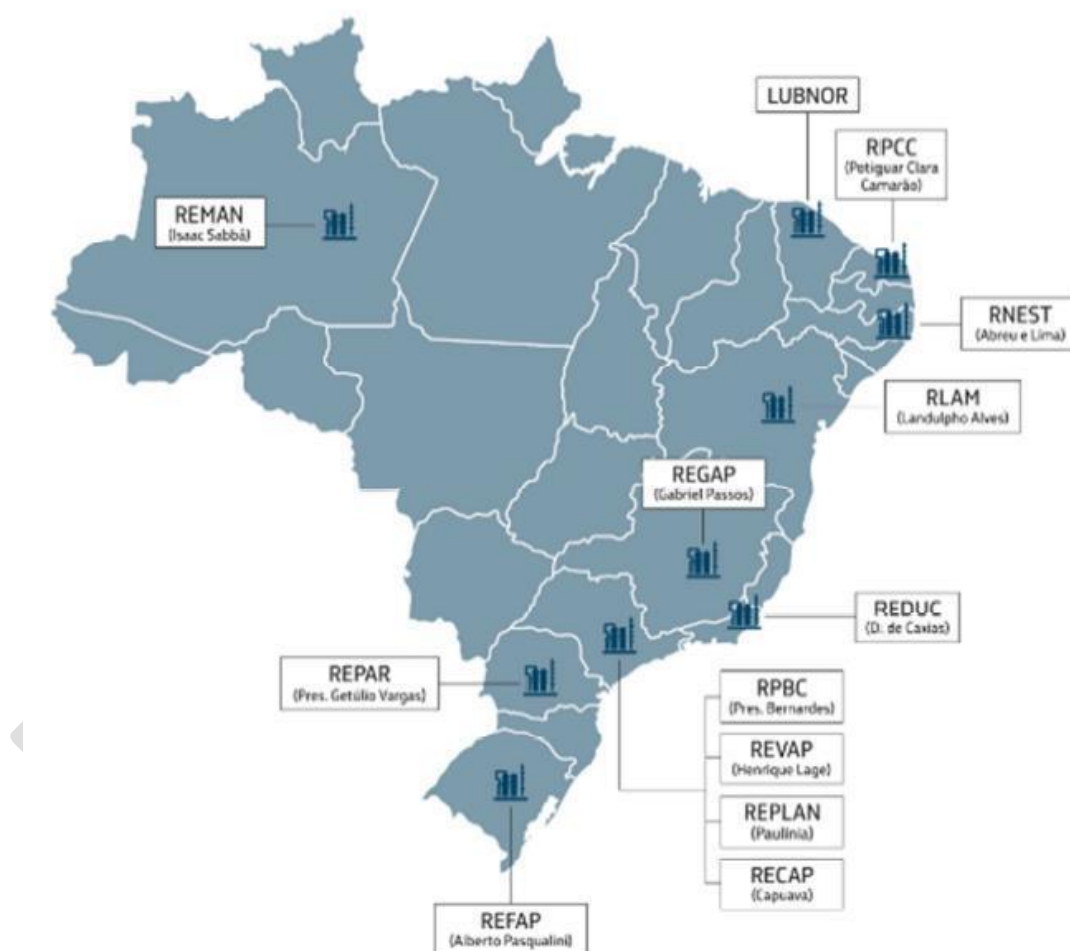


⁸ Disponível em <https://earthjustice.org/features/147refineries>. Acesso em 15 de junho de 2019.

⁹ Disponível em <https://climatecrocks.com/2019/04/30/pipeline-boom-may-be-a-bubble/>. Acesso em 15 de junho de 2019.

No Brasil, a Petrobrás é, de fato, a grande responsável pela atividade de utilidade pública de abastecimento nacional de derivados de petróleo. As 13 refinarias da Petrobrás estão espalhadas pelo território nacional, do Rio Grande do Sul ao Amazonas, conforme apresentado na Figura 6.3¹⁰. A Figura 6.4 mostra os dutos do Brasil¹¹. Mais da metade da extensão (54,7%) da rede de dutos do Brasil é utilizada para movimentação de gás; apenas 37,5% para combustíveis e 7,9% para minérios.

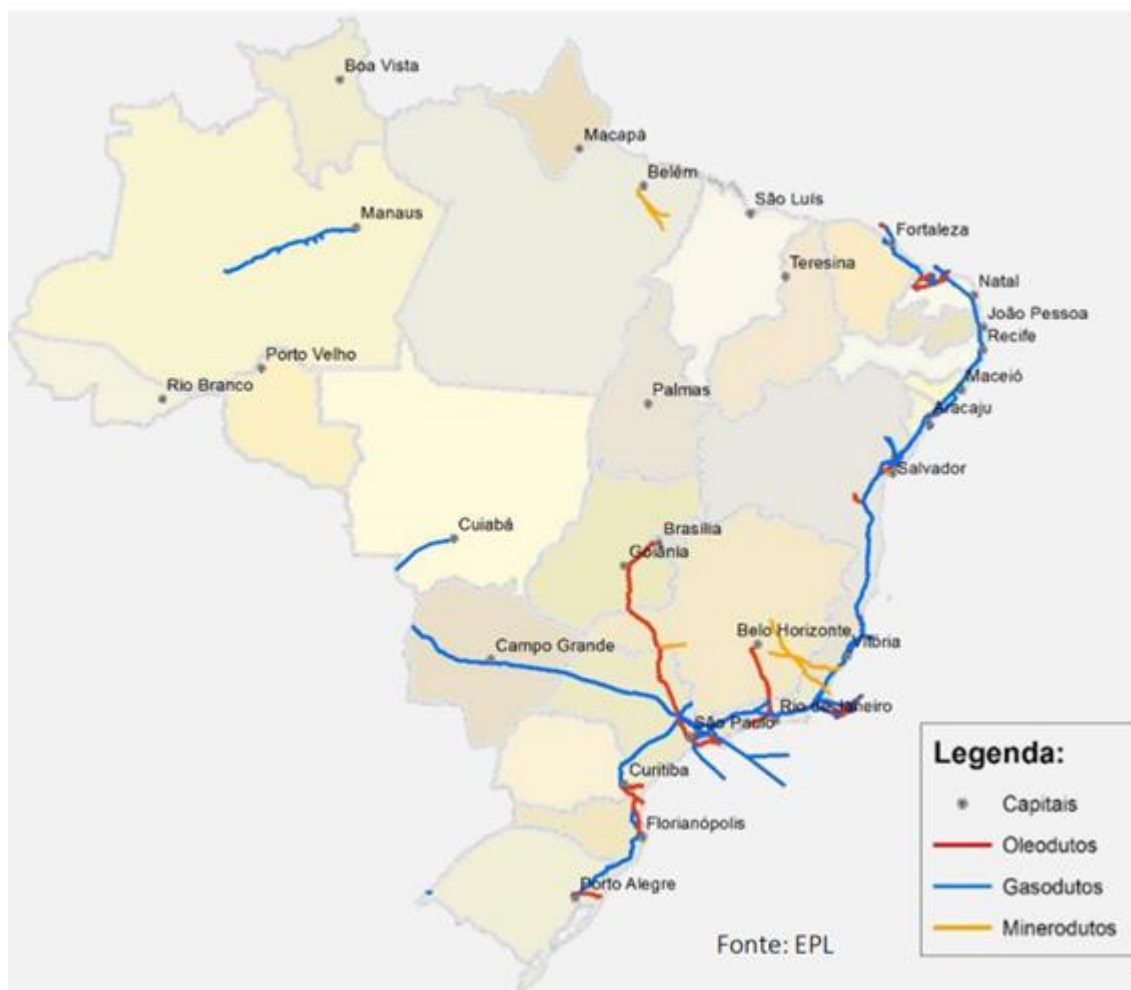
6.3: Localização das refinarias da Petrobrás



¹⁰ Disponível em <https://docplayer.com.br/82161356-Oportunidades-e-desafios-para-a-implantacao-de-mini-refinarias-de-petroleo-como-alternativa-de-suprimento-da-demanda-futura-de-combustiveis-no-brasil.html>. Acesso em 14 de junho de 2019.

¹¹ Disponível em <https://www.ontrl.epl.gov.br/dutoviario>. Acesso em 15 de junho de 2019.

6.4: Rede de dutos do Brasil



Segundo o próprio Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES, 2018), as refinarias da Petrobrás foram construídas com grande escala de produção, para minimizar o custo de abastecimento e para assistir regiões específicas do território nacional, complementando-se entre si na produção de derivados necessários ao atendimento de cada região. Nessa lógica, algumas refinarias, ou um conjunto delas atuando complementarmente, configuram uma situação de monopólios regionais para o fornecimento de seus produtos aos mercados a que atendem.

Conforme mostrado na Figura 6.3, somente no Estado de São Paulo existe uma certa concentração de refinarias onde poderia haver alguma concorrência. No entanto, essas refinarias não deverão ser vendidas pela Petrobrás. A estatal incluiu em seu programa de desinvestimentos justamente refinarias espalhadas pelo País que atendem à situação de monopólios regionais: REFAP, REPAR, REGAP, RLAM,

RNEST, RPCC, LUBNOR e REMAN¹².

Essa decisão da Petrobrás consolida a convicção de que as privatizações não trarão redução dos preços do óleo diesel no Brasil.

7. Conclusões

Com a privatização das refinarias, haverá grande elevação no custo de produção dos derivados. Para um valor do barril do petróleo a US\$ 65, o custo de produção de óleo diesel para as refinarias da Petrobrás é da ordem de R\$ 1,042 por litro. Se as refinarias forem privatizadas, o custo de produção do diesel poderá aumentar para cerca de R\$ 1,805 por litro. O aumento no custo de produção seria da ordem de 73,1%.

Desse modo, apenas o custo de produção do óleo diesel S10, de R\$ 1,805 por litro, é maior que o preço do óleo diesel de baixo teor de enxofre na Costa do Golfo dos Estados Unidos de cerca de R\$ 1,798 por litro. Assim, para vender no Brasil a preço dos Estados Unidos, os compradores não teriam margem de lucro operacional bruto.

A Petrobrás, ao contrário, se vendesse o óleo diesel S10 a R\$ 1,798 por litro, preço dos Estados Unidos, teria uma margem de lucro operacional bruto de 72,4%. Se forem incluídos outros dispêndios, como despesas de venda, gerais e administrativas, e financeiras, entre outras, da ordem de R\$ 0,294 por litro, o custo final do derivado seria de R\$ 1,336 por litro, incluída a cadeia de exploração e produção.

Dessa forma, a margem de lucro da Petrobrás em relação ao preço dos Estados Unidos, de R\$ 1,798 por litro, é de 34,5%; em relação ao preço de paridade de importação, de R\$ 2,0845 por litro, a margem de lucro da estatal é de 56%. Se a estatal praticasse o preço dos Estados Unidos, as refinarias estariam a plena carga e o Brasil seria praticamente autossuficiente; o preço do óleo diesel na bomba seria

¹² Disponível https://www.investidorpetrobras.com.br/ptb/14899/9512_693023..pdf. Acesso em 14 de junho de 2019.

da ordem de R\$ 3 por litro.

Para os compradores, o custo final do óleo diesel S10 seria de R\$ 2,099 por litro, valor maior que o próprio preço de paridade de importação de R\$ 2,0845 por litro. Isso demonstra que, para os compradores, será difícil praticar até o preço de paridade de importação, que, para a Petrobrás, gera um lucro de 56%.

O Brasil e a Petrobrás têm todas as condições de produzir e refinar o petróleo nacional e entregar óleo diesel a baixo preço nas refinarias com boa margem de lucro para a estatal. Para um valor do barril do petróleo de US\$ 65, a Petrobrás pode fornecer óleo diesel S10 para as distribuidoras a preços tão baixos quanto R\$ 1,60 por litro, o que permitiria preços inferiores a R\$ 3 por litro nos postos revendedores.

Também é importante destacar as diferenças entre o Brasil e os Estados Unidos. A população americana tem altos salários em Dólar; enquanto os brasileiros têm baixos salários em Reais, moeda não conversível e sujeita a alta volatilidade em relação a moedas conversíveis, como o Dólar.

Os Estados Unidos contam 135 refinarias. Apenas no Estado do Texas, de onde vem a maior parcela do óleo diesel importado, estão instaladas 47 refinarias. O parque de refino brasileiro conta com apenas 13 refinarias da Petrobrás, que respondem por 98,2% da capacidade total do País.

Como destaca o próprio BNDES, as refinarias da Petrobrás foram construídas com grande escala de produção, para minimizar o custo de abastecimento e para assistir regiões específicas do território nacional, complementando-se entre si na produção de derivados necessários ao atendimento de cada região. Nessa lógica, algumas refinarias, ou um conjunto delas atuando complementarmente, configuram uma situação de monopólios regionais para o fornecimento de seus produtos aos mercados a que atendem.

Desse modo, a privatização das oito refinarias proposta pela Petrobrás pode levar a monopólios privados que produzirão óleo diesel a custos muito mais altos que os da Petrobrás. Nessa situação é difícil imaginar um cenário de baixos preços dos derivados de petróleo no País com essas privatizações.

Registre-se, por fim, que, segundo o Presidente da Petrobrás, se as refinarias

forem privatizadas, a estatal deixará de ser o endereço onde as pessoas batem na porta para reclamar de preço da gasolina e do diesel. Dessa forma, os consumidores, como os caminhoneiros, não terão sequer com quem discutir sobre preços de derivados. Esse tipo de situação não interessa aos brasileiros; talvez interesse apenas às empresas privadas.

PRIMEIRA VERSÃO

BIBLIOGRAFIA

Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico. **Mercado de refino de petróleo no Brasil**. BNDES Set., Rio de Janeiro, v. 24, n. 48, p. 7-44, set. 2018.

PRIMEIRA VERSÃO