

mercado

VAIVÉM DAS COMMODITIES

Mauro Zafalon
mauro.zafalon@uol.com.br

Redução na alíquota de importação não traz alívio a insumos de produtor

A redução unilateral das alíquotas de importação em 12% feita pelo governo não trará grandes mudanças nos custos de produção dos produtores neste e no próximo ano. Um dos mais elevados nos últimos anos, esses gastos ocorrem tanto pelos altos preços externos dos insumos como pela cotação do dólar. Em patamar favorável para as exportações, o valor da moeda dos Estados Unidos é um obstáculo para as importações, devido ao baixo valor do real. Além disso, muitos dos insumos importados pela agricultura já estão na Letec (Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum). Eles já têm taxas reduzidas ou zeradas, e não haverá alterações. As importações totais do agronegócio, considerando alimentos, adubos, agroquímicos e máquinas, subiram para US\$ 24,8 bilhões de janeiro a outubro deste ano, com

alta de 39% em relação a igual período do ano passado. Um dos objetivos do governo ao tomar essa medida de redução das taxas de importação é o de segurar a escalada da inflação, que está em ritmo acelerado. O custo dos produtos externos neste momento é intenso e não deverá trazer grandes alívios. Alguns produtos mais sensíveis na produção interna, como leite e peixe, não terão redução nas taxas para que haja uma preservação do poder de produção dos agricultores nacionais. Os gastos do país com importações de alimentos e outros produtos derivados da agropecuária somam US\$ 10,2 bilhões neste ano, 20% a mais do que em 2020. O destaque fica para grãos, que somam US\$ 2,3 bilhões, conforme dados da Secex (Secretaria de Comércio Exterior). Outra fonte importante de gastos na balança de importa-

ções do agronegócio são os fertilizantes. Até outubro, os valores atingem o recorde de 33,8 milhões de toneladas, com gastos de US\$ 11,5 bilhões no ano. Neste item, o produtor não terá muito alívio, uma vez que muitos desses insumos já estão na lista da Letec e têm a taxa de importação zerada. Esse segmento tem sido um dos mais complicados para o produtor neste ano. Além de dificuldade na aquisição de fertilizantes, as importações de janeiro a outubro últimos superam em 74% as de igual período de 2020, em dólares. Em volume, a alta foi de 22%. Os agroquímicos (inseticidas, herbicidas e fungicidas) também pesam mais no bolso do produtor neste ano. As importações somam o recorde de 313 mil toneladas nos dez primeiros meses e superam em 14% as de igual período de 2020. Os gastos atingiram US\$ 2,8 bilhões. Muitos dos ingredientes

deste setor estão na lista das exceções e não terão redução de alíquota. Lígia Dutra, diretora de Relações Internacionais da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), diz que a medida é importante. "Todo país que queira ser exportador, precisa também ser importador. A redução em si é coisa boa, e deve ser feita por meio de acordos comerciais." Na avaliação de Dutra, a medida tem um lado positivo, que é o de melhorar a competitividade interna e gerar mais desenvolvimento econômico. Neste momento, no entanto, ela terá um efeito diluído, devido aos preços externos e ao dólar elevados, afirma a diretora da CNA. "Retirar 12% das taxas de importação tem um significado importante para reduzir custos, mas não acredito que vá ter um impacto muito grande para nenhum setor, devido ao câmbio", diz ela. Segundo Dutra, não haverá uma enxurrada de importação, e essa não trará grandes problemas para nenhum setor, devido a vários fatores internos.

MELHORA... As exportações de carne bovina "in natura" começaram novembro com ritmo melhor do que tiveram em outubro. Nos três primeiros dias úteis deste mês, as vendas externas somaram 5.266 toneladas. ...E SUPERA Esse volume ultrapassa em 28% a média das vendas de outubro, mas ainda fica 69% abaixo do registrado em setembro, quando foram 8.906 toneladas por dia útil. VALOR O preço internacional da carne bovina, no entanto, continua caindo. Neste mês, o Brasil exportou a US\$ 4.970 por tonelada, abaixo dos US\$ 5.167 de outubro e dos US\$ 5.790 de setembro. ANO AQUECIDO Apesar da redução das exportações de carne bovina em outubro, o acumulado das vendas externas totais de proteínas de janeiro a outubro atingiu 6,12 milhões de toneladas, e receitas de US\$ 15,5 bilhões. Ambos os valores superam os de igual período de 2020.

SOJA Ainda são poucos dias de exportações, mas o ritmo da soja também vem forte neste mês. Ao atingir 286 mil toneladas por dia, o país embarcou 299% a mais do que em novembro do ano passado. O preço subiu 39%. ETANOL O combustível está pagando um prêmio maior do que o do açúcar, segundo a S&P Global Platts Analytics. Com isso, a cana utilizada na produção de açúcar no centro-sul caiu para 36,2% na segunda quinzena de outubro. No ano passado, era 43,5%. AZEITE DE OLIVA A produção mundial sobe para 3,16 milhões de toneladas em 2021/22, acima do consumo, que será de 3,15 milhões, segundo a OIV (organização internacional do setor) e a União Europeia. BASTANTE ATIVO Segundo o OIC (Conselho Oleícola Internacional), o Brasil é bastante atuante neste setor. Nas últimas duas safras, o país importou uma média de 97 mil toneladas do produto.



Caminhoneiros na entrada do Porto de Santos, durante protesto. Rubens Cavallari - 18.out.21/Folhapress



Gasolina sobe 2,2% nas bombas e já bate nos R\$ 8 em Bagé (RS)

RIO DE JANEIRO O preço da gasolina subiu novamente nos postos brasileiros na semana passada e já chega a custar R\$ 7,999 por litro em Bagé (RS), onde a pesquisa da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) encontrou o maior valor. Na média nacional, o combustível foi vendido a R\$ 6,710 por litro, alta de 2,2%, ainda com repasses do último reajuste da Petrobras, de 7%, no fim de outubro. O valor é um novo recorde desde que a ANP começou a compilar os preços semanais dos combustíveis no país, em 2020. O preço do diesel também manteve tendência de alta, chegando a R\$ 5,339 por litro, na média nacional. O valor é 2,4% superior ao praticado na semana anterior. Em Cruzeiro do Sul (AC) o produto já é encontrado por R\$ 6,70 por litro. O diesel foi reajustado em 9,1% no mesmo dia em que a Petrobras aumentou a gasolina. Alta levou a protestos de caminhoneiros e transportadoras, com uma tentativa frustrada de paralisação nacional no início do mês. Segundo a ANP, o preço do botijão de gás permaneceu estável na semana passada, quando ficou em uma média de R\$ 102,48. Já o etanol hidratado caiu 1,9%, para R\$ 4,009. Este mês, começou a vigorar o congelamento dos preços de referência para cobrança do ICMS sobre os combustíveis, medida que ajuda a suavizar os repasses às bombas. A escalada dos preços dos combustíveis e o risco de nova paralisação de caminhoneiros vêm gerando uma ofensiva do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) contra a Petrobras, em mais uma estratégia para transferir a responsabilidade pela crise. Nesta segunda (8), ele voltou a reclamar do elevado lucro da estatal e defendeu sua privatização. A série de declarações do presidente é alvo de investigações na CVM (Comissão de Valores Mobiliários), pelos efeitos sobre a cotação de ações da companhia em Bolsa de Valores. NP

Aumento do preço do diesel tem reflexos em toda a economia

Combustível sobe com alta da cotação de petróleo no mercado internacional e da valorização do dólar

Leonardo Vieceli

RIO DE JANEIRO A escalada do preço do óleo diesel espalha vários reflexos em setores diversos da economia brasileira: do transporte de cargas e passageiros até a produção de alimentos no campo. Neste ano, o combustível já acumula alta de 65% nas refinarias da Petrobras, compressão nas bombas dos postos. O diesel mais caro, ao elevar o custo do transporte de cargas nas rodovias, levou a uma onda de críticas dos caminhoneiros à política de preços da estatal. Parte da categoria chegou a organizar uma greve no começo deste mês, mas a paralisação não ganhou corpo. Na hora de definir os preços nas refinarias, a Petrobras leva em consideração a cotação do petróleo no mercado internacional e a variação do dólar. É a política de paridade. Com a retomada da economia mundial, após restrições para frear a Covid-19, a demanda por petróleo aumentou ao longo dos meses. As-

sim, a cotação do barril passou a subir, impactando os preços no Brasil. Além disso, o avanço do dólar, acima de R\$ 5, gera uma pressão adicional para os combustíveis. "O real está desvalorizado. O descompasso frente ao dólar se reflete nos preços", diz o economista Marcio Sette Fortes, professor do Ibmec-RJ. Entre os dias 31 de outubro e 6 de novembro, o valor médio do diesel nos postos brasileiros foi de R\$ 5,339 por litro, indica pesquisa da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis). A marca representa avanço de 47,2% frente ao final do ano passado (R\$ 3,628). O diesel mais alto também eleva as despesas de empresas que realizam o transporte de passageiros. No dia 28 de outubro, operadoras de ônibus urbanos criticaram o governo federal e a política de preços da Petrobras. "Preço do diesel mostra que o governo quer ônibus lotado e serviço ruim", afirmaram na ocasião a NTU (Associa-

ção Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), que representa o setor. À alta vem no momento em que o transporte de passageiros tenta se recuperar do baque causado pela pandemia. Segundo a NTU, as operadoras de ônibus urbanos amargam um prejuízo acumulado de pelo menos R\$ 17 bilhões durante a crise sanitária. "A omissão do governo federal frente aos sucessivos reajustes do óleo diesel, insumo que representa em média 26,6% do custo do transporte público coletivo, está forçando a insolvência das empresas operadoras", disse a NTU. No campo, o combustível é insumo para a operação de máquinas agrícolas, além de ser usado no transporte de mercadorias em caminhões. Ou seja, ao subir, encarece os custos de produção de alimentos. "O diesel alto tem um efeito de médio e longo prazo na economia, maior do que o da gasolina. Impacta desde o transporte de cargas e passageiros até bens industriais e in natura", afirma o economista Matheus Peçanha, do FGV Ibmec (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas). Segundo ele, o combustível tende a permanecer em nível elevado pelo menos até o começo do próximo ano. A perspectiva está relacionada ao processo de reabertura da economia internacional. O movimento deve seguir nos próximos meses, mantendo a demanda por petróleo aquecida, segundo o pesquisador. Em meio à escalada de preços no Brasil, o Confaz (Conselho Nacional de Política Fa-

zenda), colegiado que reúne governo federal e secretários de Fazenda dos estados e do Distrito Federal, aprovou o congelamento, até o final de janeiro, do valor do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) cobrado nas vendas de combustíveis. De acordo com especialistas, a medida tem efeito limitado, já que não impede novos avanços para o consumidor. "A perspectiva é de os combustíveis continuarem muito pressionados. O ICMS não é a causa do aumento dos preços. O que provoca a alta é o aumento do barril de petróleo e do dólar", aponta Peçanha. A moeda americana voltou a ganhar força na reta final deste ano com o cenário de incertezas fiscais. As dúvidas sobre as contas públicas aumentaram após o governo federal decidir driblar o teto de gastos para pagar o Auxílio Brasil. "Estamos em um cenário de retomada da economia no mundo, e pode haver nova elevação do petróleo. Isso poderia ser compensado com o dólar em um patamar mais baixo", analisa Fortes. O avanço dos combustíveis joga pressão sobre o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) às vésperas do ano eleitoral. Nas últimas semanas, Bolsonaro passou a fazer críticas à Petrobras, chegando a dizer que a estatal deveria ter um "viés social" e lucrar menos. A empresa, por sua vez, argumentou que seus resultados positivos beneficiam toda a sociedade, com a distribuição de dividendos à União, pagamento de impostos e investimentos.

O diesel alto tem um efeito de médio e longo prazo na economia, maior do que o da gasolina. Matheus Peçanha economista do FGV Ibmec