



Elena Landau *elena.landau@eusoulivres.org*

## Guido e Guedes

**O** que quer Bolsonaro com esse troca-troca na Petrobras? Certamente, não é aliviar o peso dos derivados no orçamento dos brasileiros. Fosse esse o objetivo, já teria criado políticas específicas, como vários países do mundo. Ele trata do assunto como se a responsabilidade de resolver não fosse dele. O inimigo do povo é a malvada Petrobras e os governadores. Já vimos esse filme no passado. Mais fácil lavar as mãos e buscar um inimigo imaginário do que resolver.

Já deu tempo para desenharem uma política temporária de subsídios, afinal, a guerra da

Ucrânia é grave o suficiente para apelar para o uso de créditos extraordinários. Ao contrário do que ele pretende – subsidiar todo mundo, quem precisa e quem não precisa –, é possível focalizar esse apoio do governo para o gás de cozinha e o diesel. Poderia apoiar Estados e municípios em políticas que reduzissem o custo do transporte público, em vez de sua “guerra santa” contra ICMS. Há muitas opções. Poderia até copiar o que Temer fez. Mas ele escolheu a pior: intervir na Petrobras.

Convocaram Sachsida, o mais fiel membro da equipe de Guedes e de Bolsonaro, para

segurar os reajustes. Ele já nem disfarça mais o abandono – até no discurso – da agenda liberal na economia. Depois veio Caio Mario Andrade, que

### O real objetivo por trás da pantomima é entregar ao Centrão o comando da Petrobras

não atende aos requisitos da Lei das Estatais. Melhor mudar a lei, segundo Lira.

A brilhante ideia do ministro Guedes é espaçar reajustes por cem dias (mas vai que o

preço cai e o real se valoriza? Vai acabar deixando o Sachsida desempregado). Guido foi direto ao ponto: congelou os preços de uma vez. O estatuto agora exige que a União compense a empresa por prejuízos causados por defasagens nos preços. Então, bora mudar as regras de governança.

Bolsonaro finge que está buscando uma solução técnica. Falou até em privatizar a Petrobras. Papo eleitoral: se a estatal não colabora, melhor me livrar dela. Todo mundo sabe que não é para valer.

O teatrinho dos ministros Guedes e Sachsida não colou. Não passa de uma farsa. Se fos-

seseria a ideia de vender a companhia, estariam tentando valorizar o ativo e aumentar os ganhos para a União. O que se vê é o oposto. A privatização não tem menor viabilidade no momento nem garante a redução dos preços dos combustíveis.

A troca de ministros e diretores não vai adiantar nada. O real objetivo por trás dessa pantomima é a entrega do comando da Petrobras ao Centrão.

É a pauta eleitoral no comando. Vale tudo para segurar os preços. Guedes está seguindo a cartilha do Mantega. ●

ECONOMISTA E ADVOGADA. CONTRIBUIU COM O PLANO ECONÔMICO DE SIMONE TEBET

SEB. Lúcio Carlos Trabuaca Caputi (quintzenalmente) • TER. Pedro Fernando Nery e Demi Getachio (quintzenalmente) • QUA. Fábio Alves • QUI. Adriana Fernandes • SEX. Elena Landau e Laura Karpuska (revizão quinzenalmente) • PEDRO DORTO • SAB. Adriana Fernandes • DOM. José Roberto Mendonça de Barros (quintzenalmente) e Afonso Celso Pastore (quintzenalmente). Paulo Leme (1º domingo do mês), Roberto Rodrigues (2º domingo do mês), Albert Fishlow (3º domingo do mês) e Gustavo Franco (último domingo do mês)

### Combustíveis Previsão para o 2º semestre

# Risco de falta de diesel põe em alerta de importadores a caminhoneiros

**Mercado já registra faltas pontuais do produto e prevê maior problema com a alta na demanda externa no segundo semestre**

DENISE LUNA  
RIO

Com o baixo nível dos estoques mundiais e a defasagem de preços em relação ao mercado internacional, o risco de falta de diesel entrou no radar da cadeia do produto, que já tem registro de problemas pontuais. Na terça-feira, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) emitiu nota alertando para o risco de desabastecimento no início do segundo semestre. Enquanto isso, o presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo, afirmou que o Brasil não vai passar imune à escassez global do produto, principalmente se a Petrobras não alinhar seus preços aos do exterior. A defasagem ontem estava baixa (2%), mas é sensível à variação do dólar e os-

cila, tanto que em 8 de março, por exemplo, chegou a 28%.

Os caminhoneiros, que já reclamavam do preço, agora têm mais um fator de estresse. “Exigimos transparência com relação ao estoque de diesel para o mercado interno”, afirmou em nota nesta semana o presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, conhecido como Chorão. “Até o momento, não está faltando (em larga escala), mas estou preocupado”, disse ele ontem ao *Estadão|Broadcast*.

Recém-saído do cargo, o ex-presidente da Fecomustíveis Paulo Miranda disse que já houve problemas pontuais em postos com bandeira branca (sem marca das distribuidoras). “Não tenho relato de falta sistêmica, mas já tivemos problema de posto do interior do Ceará ficar até três dias sem combustível; é igual uma padaria ficar três dias sem pão para vender”, comparou.

Ele explicou que as grandes bandeiras – Ipiranga, Shell (Raízen) e Vibra – ficam com 70% do diesel vendido pela Pe-

#### Concentração

**70%** do diesel vendido pela Petrobras fica com as grandes bandeiras – Ipiranga, Shell (Raízen) e Vibra –, e elas importam o restante, diluindo assim a diferença de preços entre os mercados interno e externo

**28%** é a quanto chegou, no dia 8 de março, a defasagem do preço do produto em relação ao mercado internacional, uma das fontes de preocupação para o setor no contexto do risco de desabastecimento

trobras e importam o restante, diluindo a diferença de preços entre os mercados interno e externo. Já os postos sem bandeira compram pouco da Petrobras e dependem de importadores regionais, ficando em desvantagem.

O risco de falta de diesel no

segundo semestre pode ser agravado pelo consumo extra por questões sazonais (férias no Hemisfério Norte e safra) e circunstanciais. Além de ter havido a retomada da economia com o fim do isolamento social, a guerra entre Rússia e Ucrânia deslocou o fluxo de venda de diesel para a Europa a fim de compensar os cortes de fornecimento de petróleo e gás russo. Com estoques baixos, os Estados Unidos também estão com demanda acima do normal, o que reduz ainda mais a oferta para outros países.

#### 'FALTA DE PREVISIBILIDADE'

“No Brasil, o que preocupa é a defasagem de preço e a falta de previsibilidade. Os grandes importadores (Petrobras, Ipiranga, Raízen e Vibra) têm feito importações elevadas, mas os outros 300 importadores do mercado não estão conseguindo”, disse o presidente da Abicom.

Na Raízen, o presidente Ricardo Mussa disse que, por enquanto, a situação ainda está “dentro do controlável”. A empresa continua a importar o produto e a pagar mais para honrar

os contratos com seus clientes. “O problema ainda não passou, a tempestade continua, e estamos no meio dela. Mas temos conseguido navegar bem. Conseguimos passar por momentos difíceis até agora”, disse Mussa durante o Raízen Day, na quarta-feira, em São Paulo.

Conforme o presidente da Abicom, o Ministério de Minas e Energia (MME) e a Agência Nacional de Petróleo e Gás (ANP) estão monitorando os estoques. “Todos nós temos de informar o nível de estoques e a expectativa de importação para a ANP e o MME”, afirmou.

Questionada, a ANP se limitou a dizer que “monitora o abastecimento nacional de combustíveis líquidos de forma sistemática por meio do acompanhamento dos fluxos logísticos em todo o território brasileiro” e que, “na presente data, o abastecimento com diesel aos consumidores se mantém regular”.

Araújo confirmou faltas pontuais relatadas à Abicom. “A dificuldade mesmo será no segundo semestre em função da incerteza. Não podemos fazer contratos sem previsibilidade de preço. Pode até mesmo não haver o produto e, se houver, vai estar muito caro. É difícil tomar uma decisão agora, ainda mais com a declarada intervenção do governo na Petrobras”, disse, referindo-se à indicação de um integrante do Ministério da Economia para presidir a estatal. ●

## Produtores pressionam por mais uso do biodiesel

RIO

O risco de um desabastecimento de diesel no segundo semestre no País levou o setor de biodiesel a defender o aumento da mistura do

produto ao diesel, de 10% para 14%. Segundo o presidente do conselho de administração da Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio), Francisco Turra, essa seria uma opção para amenizar eventual impacto nas

bombas de combustíveis.

O Brasil gastou só em abril US\$ 1,4 bilhão com a importação de diesel fóssil, maior dispêndio mensal com importação de diesel desde novembro de 2012. No ano, as importações já

somam US\$ 3,4 bilhões, e a tendência é de que a conta fique ainda mais salgada no segundo semestre, se a já apertada comercialização de diesel no mercado internacional ficar mais estressada, como prevêem especialistas.

“Uma avaliação indicou que cada ponto porcentual de aumento no teor de biodiesel resul-

ta em um ganho para a sociedade de R\$ 30 bilhões por ano, contabilizando os aspectos sociais, ambientais, de saúde pública e econômica, a redução de custos, aumento de produção, abertura de novos postos de trabalho e melhoria da qualidade de vida com a redução da poluição ambiental”, disse Turra. ● **01**