

Fim do Preço Paritário de Importação (PPI) é uma falácia nomotética

Felipe Coutinho*

A falácia nomotética consiste na crença de que uma questão pode ser resolvida, ou alterada, simplesmente dando-lhe um novo nome, quando, na realidade, a questão permanece sem solução, ou mantida.

No dia 16 de maio de 2023, a direção da Petrobrás divulgou [Fato Relevante](#) [1] sobre sua estratégia comercial para o Diesel e a Gasolina, nele registra a substituição da política de preços praticada por suas refinarias.

No mesmo dia anunciou a redução dos preços da gasolina e do diesel, valores pagos pelas distribuidoras. [2]

No artigo [“Prates anuncia fim do Preço Paritário de Importação \(PPI\), mas ajusta preço do Diesel ao PPI”](#) demonstrei que esse reajuste apenas reduziu o sobrepreço do Diesel S10 vendido pela Petrobrás na comparação com a estimativa do seu PPI. [3]

Depois de seis meses da Petrobrás sob o governo Lula, demonstrei mais uma vez que “o fim do PPI” foi apenas retórico em [“O fim do Preço Paritário de Importação \(PPI\) é mais uma farsa”](#). [4]

Agora, a direção da Petrobrás anunciou que a partir do dia 16 de agosto elevará em 25,83% o preço médio do diesel, e em 16,27% o da gasolina. [5]

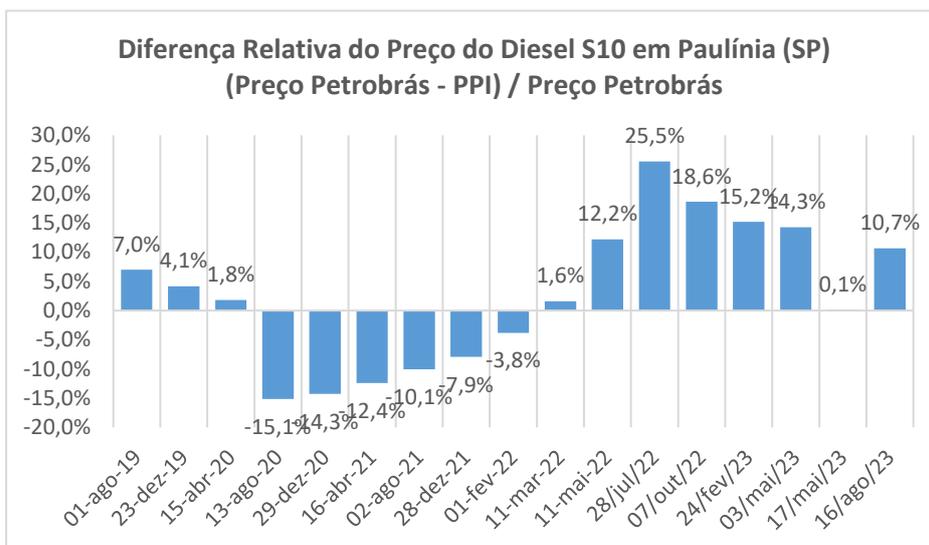
Esse e os artigos citados focam nas condições de abastecimento do diesel que é o combustível mais importante para a circulação de pessoas e mercadorias no Brasil, com impactos diretos e indiretos na produtividade da economia e na inflação, sendo o derivado de petróleo mais importante com relação aos seus impactos econômicos e sociais.

Em 16 de agosto de 2023, o preço do Diesel S10, vendido pela Petrobrás em Paulínia (SP), estava em 3.855,70 R\$/m³ (o equivalente a 3,86 R\$/litro). [6]

A estimativa do PPI, a partir dos preços do petróleo e da cotação do dólar no fechamento do mercado no dia anterior, é de 3.444,60 R\$/m³ do Diesel. O preço da Petrobrás em Paulínia (SP) está 10,7% maior que o PPI.

A Figura 1 apresenta a variação relativa dos preços praticados pela Petrobrás e a estimativa do PPI para o Diesel S10.

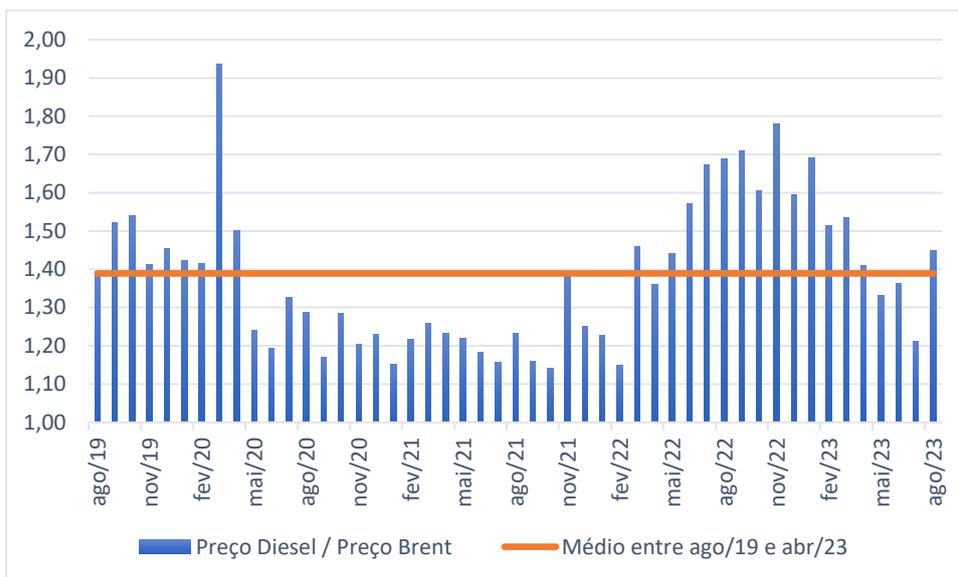
Figura 1: Diferença relativa do preço do Diesel S10 praticado pela Petrobrás em Paulínia (SP) e a estimativa para o Preço Paritário de Importação (PPI)



Observa-se que desde o anúncio do “fim do PPI”, em 16 de maio de 2023, os reajustes de 17 de maio e de 18 de agosto sustentaram o preço do Diesel S10 vendido pela Petrobrás igual ou superior na comparação com a estimativa do PPI. Em 3 de maio de 2023, o preço do diesel estava 14,3% superior ao PPI, o preço foi ajustado ao PPI em 17 de maio e, com o aumento praticado em 16 de agosto, ficou 10,7% mais caro.

A Figura 2 apresenta a razão entre o preço do Diesel S10, vendido pela Petrobrás em Paulínia (SP), e o preço do petróleo do tipo Brent.

Figura 2: Razão entre o preço do Diesel S10 e o preço do petróleo Brent



Os dados apresentados na Figura 2 são os do último dia de cada mês, com exceção de agosto onde se apresenta o preço do diesel do dia 16 e do petróleo Brent do fechamento do dia 15, por causa da data na qual escrevo.

Desde outubro de 2016, a direção da Petrobrás anunciou a adoção da inédita política de Preços Paritários de Importação (PPI).

No período apresentado na Figura 2, entre agosto de 2019 e abril de 2023, a direção da Petrobrás praticou o PPI, e a partir de 16 de maio de 2023 anunciou o seu fim.

A despeito do anúncio do fim do PPI, o preço relativo do Diesel, em 16 de agosto de 2023 foi de 1,45 vezes o preço do petróleo Brent. Sendo que o médio, entre agosto de 2019 e abril de 2023, período de vigência declarada do PPI, foi de 1,39 vezes. O suposto “fim do PPI” praticamente não alterou o preço do Diesel, em relação ao preço do petróleo no mercado internacional.

Apesar do festejado anúncio do fim do PPI que nossa Associação dos Engenheiros da Petrobrás (AEPET) recebeu com esperança e ressalvas, o sincrônico anúncio da redução do preço do Diesel apenas o ajustou ao próprio PPI. Depois de oito meses da Petrobrás sob Lula, a direção da estatal continua praticando preços equivalentes ou superiores aos paritários de importação.

Falácias em defesa dos Preços Paritários de Importação (PPI)

Para aqueles que defendem essa política de preços e para os que têm dúvidas sobre a necessidade de alterá-la recomendo meu artigo [“Cinco Falácias sobre o Preço Paritário de Importação \(PPI\) praticado pela direção da Petrobrás”](#). [7]

Aqui trago dados atualizados para refutar a Falácia #2: “O Brasil não tem capacidade de refino para atender nosso mercado de combustíveis, logo é necessário importar e se a Petrobrás praticar preços inferiores aos de importação ninguém vai importá-los e haverá desabastecimento”

Para analisar esse argumento devemos recorrer ao desempenho histórico do parque integral de refino da Petrobrás.

Em 2014 foram produzidos 312,4 milhões de barris de diesel (fóssil) no Brasil. [8]

Entre janeiro e junho de 2023, o mercado brasileiro de diesel de origem fóssil – descontada a fração de Biodiesel – foi de 174,6 milhões de barris. É razoável projetar o consumo anual de 349,3 milhões de barris. [9]

O 1º trem da RNEST (refinaria de Pernambuco) entrou em operação em dezembro de 2014, o que aumenta significativamente a capacidade de refino e produção de óleo diesel. Em 2016, a RNEST produziu 22,2 milhões de barris de diesel. Sua capacidade instalada para a produção de diesel é de 27,4 milhões de barris por ano. Somada sua capacidade instalada ao que foi produzido pelo parque de refino da Petrobrás em 2014, antes de sua entrada em operação, pode se alcançar 339,8 milhões de barris por ano (97,3% da demanda do óleo diesel estimada para 2023 no Brasil). [8]

O 2º trem da RNEST que pode dobrar sua produção do diesel e demais combustíveis está em fase avançada de construção e pode ser concluído em prazo relativamente curto.

A capacidade de produção nacional do óleo diesel é compatível com a demanda, caso exista a necessidade de importação seria residual, de cerca de 2,7%, enquanto não se conclui o 2º trem da RNEST. Com sua conclusão, o parque de refino integral da Petrobrás alcançaria capacidade 5,1% maior que a demanda de diesel estimada para 2023.

O argumento pressupõe que não há capacidade de refino para atender nosso mercado, o que os resultados históricos demonstram que não é relevante porque a necessidade de importação é apenas residual em comparação com o que pode ser produzido aqui.

Depois se conclui que por, supostamente, existir a necessidade de importar, caso a Petrobrás não pratique o PPI, haverá desabastecimento. Ocorre que a Petrobrás não adotou o PPI desde sua criação, em 1953, até outubro de 2016 e não houve desabastecimento. O argumento não traz nenhum fato novo que justifique porque agora a consequência de não se adotar o PPI seria diferente.

A Petrobrás ao praticar preços inferiores ao PPI tende a recuperar o mercado e, caso haja necessidade, o volume residual pode ser importado por ela. Os custos médios e ponderados de produção e importação da Petrobrás sempre foram menores que seus preços. É possível adotar política de preços competitivos, baseados nos custos e na paridade de exportação do combustível brasileiro e garantir alta lucratividade da Petrobrás. [10]

O argumento inclui uma pressuposição que não foi previamente esclarecida como verdadeira, a premissa de que a Petrobrás não poderia importar os volumes residuais de combustíveis que não pudessem ser produzidos no Brasil. Trata-se de uma Falácia da Pressuposição.

Reitero aqui a conclusão dos citados artigos anteriores. [3] [4]

A AEPET acredita que a Petrobrás pode praticar preços inferiores aos paritários de importação (PPI) e obter excelentes resultados empresariais, com a recuperação da sua participação no mercado brasileiro e a maior utilização da sua capacidade instalada de refino.

Somente a Petrobrás consegue suprir o mercado doméstico de derivados com preços abaixo do paritário de importação e, ainda assim, obter resultados compatíveis com a indústria internacional e sustentar elevados investimentos que contribuem para o desenvolvimento nacional.

A Petrobrás deve abastecer o mercado brasileiro aos menores custos possíveis e garantir sua sustentabilidade empresarial, ao assegurar que suas margens operacionais sejam compatíveis com a indústria internacional, com alta capacidade de investimento e resiliente à variação do preço do petróleo.

Vamos acompanhar a nova política de preços para avaliar se será justa e competitiva, e dessa forma contribuirá com o crescimento e o desenvolvimento brasileiros. [11]

Por enquanto, depois de oito meses do governo Lula, não foi isso que aconteceu.

*** Felipe Coutinho é engenheiro químico e vice-presidente da Associação dos Engenheiros da Petrobrás (AEPET)**

Agosto de 2023

<https://www.aepet.org.br/w3/>

<https://felipecoutinho21.wordpress.com/>

Referências

- [1] Petrobras, “Petrobras sobre estratégia comercial de diesel e gasolina,” 2023.
- [2] Agência Brasil, “Petrobras reduz em R\$ 0,44 valor do diesel e em R\$ 0,40 o da gasolina,” 2023.
- [3] F. Coutinho, “Prates anuncia fim do Preço Paritário de Importação (PPI), mas ajusta preço do Diesel ao PPI”.
- [4] F. Coutinho, “O fim do Preço Paritário de Importação (PPI) é mais uma farsa,” 2023.
- [5] Infomoney, “Petrobras (PETR4) eleva preços de gasolina em 16% e do diesel em 26% a partir de quarta,” 2023.
- [6] Petrobrás, “Tudo o que você precisa saber sobre os preços dos combustíveis”.
- [7] F. Coutinho, “Cinco Falácias sobre o Preço Paritário de Importação (PPI) praticado pela direção da Petrobrás,” 2022.
- [8] ANP, “Produção Nacional de Derivados de Petróleo (barris),” 2022.
- [9] ANP, “Vendas de derivados de petróleo e etanol,” 2023.
- [10] AEPET, “Proposta de nova política de preços do diesel para a Petrobrás,” 2019.
- [11] AEPET, “Nota sobre a substituição do PPI pela Petrobrás,” 2023.