

KUPFER, D. O jogo dos sete erros. *Valor Econômico*, Rio de Janeiro, 11/06/2018. Disponível em: <https://valor.globo.com/opiniaao/coluna/o-jogo-dos-sete-erros.ghtml>.

O jogo dos sete erros

11/06/2018

Provavelmente a essa altura já se disse tudo sobre a paralisação dos caminhoneiros de maio último. Tal como os aviões que, como ensinam os especialistas, nunca caem por uma causa única, senão por uma conjugação de falhas, tentou-se explicar a forte reação dos caminhoneiros por meio de uma vasta lista de motivações. Porém, diferentemente da queda de aviões quando existem perícias tecnicamente estipuladas e protocolos rígidos de interpretação das falhas ocorridas, nesses casos fica-se ao sabor das paixões e interesses. Mencionou-se de tudo em um emaranhado de erros de políticas de governo que gerou um todo tão confuso quanto a própria situação que se queria explicar.

Sem qualquer ordenamento de importância, dois erros estariam ligados ao processo de precificação dos combustíveis no Brasil e recaíram sobre a cartelização da revenda de combustíveis e os elevados impostos como causas primárias das paralisações. Embora temas relevantes, não houve mudanças recentes nesses componentes do preço dado que desde de 2002 a regulação da precificação dos derivados nos postos de revenda não sofreu modificações e o aumento das imposições tributárias concentraram-se em 2015.

Um terceiro erro, muito explorado, teria sido a dependência de caminhões consequente ao modelo rodoviário implantado no país há décadas. Não que o rodoviarismo não seja um grande problema brasileiro. Porém, buscar causas remotas para problemas emergenciais não ajuda a compreender os fatos nem muito menos gera ações eficazes para superá-los. Outros preferiram enfatizar um quarto erro que teria sido a iniciativa de fomentar a venda de caminhões por meio de reduções de IPI e concessão de crédito subsidiado pelo BNDES promovida pelo governo após a crise financeira global de 2008-2009. O mal-estar dos caminhoneiros seria reflexo da contração dos preços dos fretes e redução das suas margens, fruto do excesso de oferta. Não há, porém, evidências concretas que sustentem o argumento.

Quinto, mencionou-se a falha na identificação de um suposto caráter de locaute do movimento paredista e o não uso das medidas judiciais cabíveis. Sexto, a ausência de qualquer plano de contingência governamental que minorasse os efeitos perversos da greve em áreas sensíveis como aeroportos, hospitais ou centrais de abastecimento de alimentos teria potencializado o poder de barganha dos motoristas e incentivado o prolongamento do movimento.

Enfim, tudo dito até aqui são epifenômenos. O erro que realmente importa veio diretamente das políticas de produção e preços praticadas pela Petrobras, especialmente a partir de julho do ano passado – paridade dos preços internos dos derivados com os internacionais e significativa redução do refino doméstico em favor da importação desses derivados. Essas políticas armaram uma bomba relógio, pronta para explodir se e quando os preços no mercado internacional de

petróleo e derivados revertissem a trajetória benigna para os importadores que vinha predominando até então. E foi exatamente isso que passou a ocorrer, e com grande intensidade, a partir de meados de 2017. A pá de cal veio com a rápida valorização do dólar de março de 2018 para cá. Tudo isso, sem que qualquer revisão da política fosse introduzida pela empresa ou pelo governo ou ainda pelas instâncias reguladoras do setor.

Colocada em perspectiva, e com base nos dados divulgados pelo sistema de levantamento de preços da ANP, a precificação do óleo diesel pela Petrobras passou por diferentes fases nos últimos anos. Em 2013 e 2014, sob Dilma I, prevaleceu a conduta de impor um aumento moderado dos preços nos meses iniciais e mantê-los estáveis pelo restante do ano. A estratégia mudou em 2015, logo no início da Gestão Dilma II, quando houve um aumento abrupto visando recuperar o hiato acumulado nos anos anteriores. Em uma terceira fase, após a declaração de independência da política de precificação feita pela nova gestão da Petrobras que assumiu em meados de 2016, teve início a fase de alinhamento aos preços internacionais.

Mas foi em julho de 2017 que esses reajustes passaram a ocorrer em alta frequência, política que redundou, muitas vezes, em aumentos diários e que acumularam uma alta superior a 30% no preço do diesel no período. Com preços paritários ou mesmo superiores aos internacionais, a Petrobras optou por acomodar a entrada das importações, reduzindo o grau de utilização das suas refinarias. Esse movimento é de difícil entendimento considerando-se que não houve mudanças significativas no setor petróleo que contestem as vantagens tradicionais da integração entre exploração-produção refino-produção, conhecido no jargão do setor como o modelo de empresa “do poço ao posto”.

Houve uma época em que se tentou convencer a população brasileira que o dólar seria uma mercadoria qualquer, como as bananas, e que deveria, portanto, ter o seu preço determinado pelo livre equilíbrio da oferta e da demanda. Agora a tentativa transferiu-se para os combustíveis. A despeito do fato de os derivados de petróleo serem também dólar “entancado”, há carradas de razões ligadas à essencialidade desses insumos no cotidiano da vida social que exigem que políticas competentes de gerenciamento desses preços tenham que ser praticadas.

A existência da estatal Petrobras justifica-se exatamente por dotar o Brasil de capacidade de ação intertemporal no mercado global de petróleo e derivados, quer dizer, proporcionar ao país o direito a uma postura estratégica e soberana nesse mercado. A globalização, ao contrário de reduzir a relevância, torna ainda maior o papel regulador, indutor e coordenador do Estado. Impressiona que o Estado brasileiro detenha a partir da posição dominante exercida pela estatal Petrobras um instrumento tão poderoso para realizar essas funções por dentro do mercado e não revele qualquer capacidade técnica nem política em utilizá-lo.