SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO
26/06/2019 - 22ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Havendo número regimental, declaro aberta a 22ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Antes de iniciarmos nosso expediente, informo que solicitarei, nos termos da Instrução Normativa nº 9, de 2017, a degravação da presente reunião para que o que aqui for falado pelos convidados e debatido pelos nobres pares fique registrado nos Anais desta Casa.

Comunicados.

Aproveito para comunicar a agenda da Comissão. No dia 3 de julho, teremos audiência pública para tratar da limitação de acesso às praias por parte de barracas e empreendimentos privados, em atendimento ao Requerimento nº 3, de 2019, CDR, de autoria dos Senadores Styvenson Valentim e Lasier Martins.

Comunico que no mesmo dia 3 de julho realizaremos uma reunião deliberativa.

Expediente.

Conforme pauta previamente distribuída, esta reunião é destinada a debater a política de preços dos combustíveis pela Petrobras, suas consequências, investimentos em refino e infraestrutura logística e impacto para os consumidores, atendendo ao Requerimento nº 25, de 2019, CDR, de autoria do Senador Izalci Lucas, e ao Requerimento 26, de 2019, CDR, de autoria da Senadora Zenaide Maia.

Esclareço que adotaremos os seguintes procedimentos: cada expositor terá 15 minutos para fazer sua exposição e em seguida abriremos a fase de interpelação pelos Senadores e Senadoras inscritos, dentro dos assuntos tratados, dispondo cada um de cinco minutos, assegurado igual prazo para resposta, após o que poderá ser contraditado pelo prazo de dois minutos, concedendo-se o mesmo tempo para tréplica.

A palavra dos Senadores e Senadoras será concedida na ordem de inscrição, intercalando-se oradores de cada partido.

Antes de conceder a palavra aos convidados, informo que as participações dos cidadãos em nossa audiência serão recebidas nos seguintes canais: Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* da Comissão, e pelo Alô Senado, 0800-612211.

Comunico que dividiremos a apresentação em duas Mesas.

Já convido para compor a 1ª Mesa: Sérgio Araújo, Presidente Executivo da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom).

Convido também Flávio Santos Tojal, Gerente Geral de Marketing da Petrobras.

Convido Décio Oddone, Diretor-Geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Convido Ricardo Medeiros de Castro, Economista-Chefe do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - Cade.

Convido Cláudio Akio Ishihara, Diretor do Departamento de Combustível Derivados de Petróleo, representante do Ministério de Minas e Energia.

Iniciando, concedo imediatamente a palavra ao primeiro expositor, o Sr. Sérgio Araújo, para fazer a sua exposição.

O SR. SÉRGIO ARAUJO (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos!

Em primeiro lugar, queria agradecer ao Senador Izalci Lucas pelo convite para a Abicom, para ter a oportunidade de estar aqui apresentando a visão da Abicom num assunto que é tão polêmico, atual e polêmico, que é a política de preço de combustíveis pela Petrobras e os impactos que essa política de preço causa na segurança para a atração de investimentos, seja em refino, seja em infraestrutura logística de que tanto precisamos.

Eu vou fazer uma breve apresentação. A Abicom já mandou para os Srs. Senadores e está no *site* um material mais detalhado.

Bom, a Abicom talvez seja a associação mais nova que exista nesse mercado de combustível. Ela foi fundada em julho de 2017. Atualmente, nós temos nove associados. Desses nove associados, é importante informar para os senhores que cinco deles têm origem na atividade de distribuição de combustíveis, quatro deles com sede lá no Norte e Nordeste do País e um com sede no Paraná. Então, lá em Recife, a gente tem a Êxito, tem a BCI, a Petro Energia e a TMP, que eram empresas que trabalhavam originalmente só com distribuição regional de combustíveis, e a Ciapetro, que atua no mercado do Paraná. Temos também a Sul Plata, que tem origem na operação logística do Grupo Cattalini, que tem o maior terminal de combustíveis líquidos instalados no País, lá no Porto de Paranaguá, e atua também no segmento de transporte rodoviário. E temos três *trades* que fazem parte também da nossa associação.

O objetivo da Abicom é de fato trabalhar de forma que seja promovida a concorrência trazendo benefício final para os consumidos. O que a gente busca no momento como desafios é uma precificação transparente alinhada ao mercado internacional, que possa promover uma maior competitividade para o setor e, como falei, construindo um ambiente propício e seguro para que os investimentos sejam realizados e com isso a gente elimine o susto e o risco de um eventual desabastecimento em futuro próximo, como estaremos colocando aqui ao longo desta minha breve apresentação.

Nesse sentido e muito alinhado com o que estamos fazendo aqui hoje, a Abicom está sempre disposta e tem participado de todos as iniciativas do Governo, participou de todas as reuniões do antigo programa Combustível Brasil e tem participado também de uma forma muito ativa no programa Abastece Brasil, que tem como objetivo realmente discutir e debater as ações necessárias para garantir o abastecimento nacional num ambiente competitivo e, como já falei, que propicie segurança para a realização de investimentos.

O fator motivador para a criação da Abicom, ou seja, para que as empresas distribuidoras e demais empresas entrassem nesse mercado de importação, foi o reposicionamento da Petrobras em 2016. Até aquela data, a Petrobras era exclusiva no abastecimento primário dos combustíveis líquidos e, em 2016, num reposicionamento, a Petrobras declarou em fatos relevantes que não seria mais responsável por 100% do abastecimento nacional. Chegou a indicar alguns polos que foram batizados de PFL, não do partido, mas de Pontos de Fornecimento Limitado, onde ela colocava que, considerando a otimização do uso de suas refinarias, ela poderia atender no limite até somente 50%, 60% da demanda habitual.

Além disso e nesse mesmo instante, a Petrobras também teve liberdade para ter a sua própria política de preço e resolveu, então, alinhar os seus preços ao mercado internacional. Naquele momento, ela colocou um preço acima da paridade, o que contribuiu também para motivar a entrada de novos agentes nesse mercado. Então, basicamente, esses dois pontos foram os que motivaram as distribuidoras de um modo geral, e não só as associadas da Abicom, a abrirem as suas empresas de acordo com as portarias, as resoluções da ANP.

Atendendo as resoluções da ANP, as distribuidoras abriram as suas empresas importadoras, realizaram investimentos expressivos em infraestrutura, em desenvolvimento e treinamento de pessoal, para garantir que elas teriam produto para atender aos seus contratos com a revenda e com os seus clientes de um modo geral. Esse reposicionamento da Petrobras foi visto como realmente um movimento bem interessante e que propunha a transferência de benefício para a sociedade estimulando a competitividade, dando transparência na política de preço, estimulando a eficiência; enfim, caminhando para o estabelecimento de um mercado aberto. E o que nós verificamos após esse reposicionamento da Petrobras foi a diversificação na oferta de fornecedores; não só a Petrobras está responsável e está habilitada para a venda de combustíveis líquidos para as distribuidoras.

Aqui eu trago o exemplo de um gráfico mostrando o movimento dos volumes do óleo diesel tipo S10, que é o de baixo teor de enxofre. A partir do reposicionamento de preço da Petrobras, a gente vê, na linha azul, que o volume vendido pela Petrobras foi gradualmente sendo reduzido e o volume das empresas independentes passou a aumentar a partir desse reposicionamento, até que, em dezembro de 2017, a Petrobras, verificando um aumento muito expressivo nos volumes principalmente de óleo diesel importado, mudou mais uma vez sua política. Ela já tinha mudado em julho a sua política,

passando a fazer reajustes diários e pontuais, mas fez uma redução bastante importante no preço do diesel, em 1º de dezembro de 2017, reduzindo o preço em 5,8%, o que tornou inviável a importação de diesel por agentes independentes.

A partir dessa data, a gente pode observar a linha cinza, que representa o somatório do volume das empresas associadas da Abicom; e a laranja representa o total das importações por agentes independentes, que foi reduzido substancialmente, e depois essa redução foi mais acentuada com a decretação do programa de subvenção, em maio de 2018, causado pela paralisação dos caminhoneiros, o que é de conhecimento de todos. Então, a partir desse momento, as operações de importação por parte dos agentes privados se tornaram, em grande parte do tempo, inviáveis. Em alguns momentos foram viabilizadas, mas isso está refletido no volume efetivamente importado pelos agentes independentes. Só um número: em 2017, as associadas da Abicom contribuíram no abastecimento nacional com algo em torno de 11% a 12% do volume de diesel vendido naquele ano. Hoje, a gente não chega a 2% do volume vendido de diesel pelas associadas.

Esse gráfico é para introduzir o assunto final nosso, que é uma proposta que eu vou apresentar ao longo dos eslaides, mas mostrando aí uma forte correlação da demanda dos combustíveis líquidos com a variação do PIB. A gente verifica aí que de 2004 até 2013, 2014, nós tivemos um aumento na demanda da ordem de 90%, realmente num período curto e uma evolução de demanda bastante acentuada. Isso, eu diria, para os dois principais derivados de petróleo, tanto gasolina quanto diesel. E, se vocês observarem, isso tem uma relação realmente muito grande com o PIB.

Eu estou mostrando esse gráfico, mostrando a correlação, para depois apresentar esse outro que é resultado de um estudo feito pela EPE. Existem outros estudos que fazem também projeção de demanda e avaliação de como vai ficar a garantia do abastecimento nacional. Mas esse gráfico mostra que hoje já existe um *gap* entre a oferta de derivados de petróleo, principalmente diesel e gasolina, e que esse *gap* tende a crescer com o crescimento, como falei, do PIB.

Eu não me lembro exatamente quanto é que foi considerado nesse estudo da EPE, mas acho que é algo em torno de 1,8%, 2% de crescimento, o que não deve acontecer neste ano; mas todos nós que estamos aqui esperamos que a partir de 2020, de fato a gente tenha um crescimento. E tendo esse crescimento, mesmo que a gente decida hoje, seja investidor privado, seja a própria Petrobras, decida investir na ampliação da capacidade de refino, mesmo considerando o incentivo que o programa RenovaBio tem dado para que os biocombustíveis tenham uma maior participação na matriz energética brasileira - isso tudo está sendo considerado nesse estudo -, a gente aponta para um déficit em 2027, que é mais ou menos quando uma nova refinaria poderia estar disponibilizando aí gasolina e diesel para o nosso mercado, aponta aí para um déficit da ordem de 1,1, 1,2 bilhões de litros por mês, no ano de 2027.

Faz-se necessário de fato, para garantir e suportar qualquer crescimento deste País, realizar investimentos, seja em refino, seja em infraestrutura logística. Como o refino - como coloquei, há um projeto para uma nova refinaria - tem uma maturação, é muito demorado, e nós estamos falando de seis a oito anos... Aqui com certeza há especialistas que dominam muito mais esse assunto. Mas a gente pode colocar que com relação a uma decisão de investimento em refino, a gente não tem uma resposta imediata na oferta de derivado. Fica claro que precisam ser feitos investimentos imediatos em infraestrutura.

Só mostrar para vocês que a importação não é uma novidade. A importação, pelo menos até 2010... Se vocês lembrarem da curva do terceiro ou quarto eslaide, onde a gente viu esse crescimento de 2003 a 2014, no consumo de derivados, a partir de 2010, a gente vê volume expressivo de importação de diesel e um volume razoável de importação de gasolina. A importação de gasolina... Qualquer previsão para importação do volume de gasolina é prejudicada na assertividade da previsão em função da participação do etanol hidratado que, dependendo da condição de preço, ocupa um espaço maior ou menor para os veículos do ciclo Otto. Mas o fato é que desde 2010 a gente enxerga - esses são dados da própria ANP -, volumes interessantes importados.

A diferença é que, até 2015, 100% desse volume era importado e comercializado pela Petrobras, e a partir de 2016, nós temos um volume com a participação de agentes privados também.

Agora, nesse gráfico aí, já aparece o primeiro trimestre ou quadrimestre de 2019, mostrando que, no diesel...

(Soa a campainha.)

O SR. SÉRGIO ARAUJO - ... nós temos uma dependência da ordem de 25% da demanda e, na gasolina, em torno de 15%.

Deixe-me acelerar aqui. O novo Governo, o novo Ministro de Minas e Energia estabeleceu três prioridades para sua gestão: uma delas é o combate à sonegação e à adulteração de combustíveis, que é louvável e é necessária realmente. É um assunto com o qual a gente convive há muito. Quem, como eu, está nesse mercado há mais de 30 anos sabe que essa é uma luta constante, na qual a gente precisa avançar, mas cujos objetivos, sem o apoio de fato do Governo e desta Casa aqui, do Senado, como também da Câmara, a gente terá maior dificuldade de atingir; outra prioridade é a avaliação de alternativas para a equalização do preço do GLP, que está sendo tratada e não é objeto desta nossa reunião; e a atração de

investimento para a criação de competição no refino e logística, também um dos três pilares nas prioridades do Ministério de Minas e Energia.

E na nossa visão isso só vai se concretizar se a gente conseguir implantar um ambiente que tenha previsibilidade, que dê segurança jurídica para os investimentos acontecerem e que tenha também a isonomia entre os agentes que atuam nesse mercado. Isso é fundamental para que seja recuperada a credibilidade dos investidores que, de fato, têm essa disposição de investir. Lembrando que, dos nossos associados, alguns acreditaram nessa abertura, realizaram investimento e estão hoje com investimentos totalmente ociosos. Vou dar um exemplo aqui: eu tenho um associado que tem um terminal em Itacoatiara, e ele não consegue movimentar nada. Em 2019, muito pouco produto entrou naquele terminal, um investimento de R$80 milhões, com alta tecnologia, e está lá parado, totalmente ocioso.

Aqui é para colocar, reforçar o ponto...

(Soa a campainha.)

O SR. SÉRGIO ARAUJO - ... que eu já falei da necessidade de investimento. Quando a gente fala em investimento em infraestrutura, fala em infraestrutura portuária, em armazenagem, refino e logística. Há diversos estudos já realizados pela EPE, pela Plural, que está aqui representada - eu estou vendo o Leonardo Gadotti no Plenário -, pelo IBP, alguns dos quais eu vi, que falam de R$10 bilhões até R$30 bilhões nos próximos dez anos. Na nossa visão, esses investimentos só acontecem se nós tivermos realmente transparência, segurança e tudo aquilo que coloquei no eslaide anterior.

O caminho possível. Nessa questão que é objeto da discussão desta audiência de hoje, a política de preço, a gente entende - uma vez que nós estamos falando de *commodity* negociada no mercado futuro, como funciona no mercado internacional - que a volatilidade é alta e os reajustes são diários. No entanto, a gente entende também que a gente vive num País cujo Governo tem uma necessidade de dar previsibilidade também para o consumidor, em específico aos caminhoneiros, que são aqueles que têm uma maior sensibilidade à variação de preço, com uma frequência muito elevada, como foi muito discutido em maio do ano passado e em abril deste ano, quando voltamos a discutir essa questão da sustentabilidade da atividade dos caminhoneiros. A gente entende isso.

E, com essa visão, a Abicom preparou uma proposta - e tem discutido isso já há muito tempo, desde maio de 2018...

(Soa a campainha.)

O SR. SÉRGIO ARAUJO - ... e já apresentamos esse material no Abastece Brasil e tivemos a oportunidade de conversar com alguns Ministérios também.

A ideia é muito simples, é basicamente o seguinte: a Petrobras e os agentes importadores precisam aumentar o preço, quando aumenta o preço do petróleo e quando aumenta a taxa de câmbio. E, quando isso acontece, a receita do Governo com os *royalties* aumenta proporcionalmente. A ideia é que se faça um estudo - e eu não tenho aqui a pretensão de apresentar um produto acabado - e que se proponha um debate, uma discussão, um estudo para avaliar a necessidade, se é factível o uso desse excedente de receita do Governo num produto do qual quase 50% é imposto e se a gente poderia utilizar parte - não o todo, mas parte - desse recurso excedente ao Orçamento da União para dar ao consumidor final, em especial aos caminhoneiros, uma suavização na volatilidade do preço.

Então, era isso o que eu tinha para apresentar. Essa é a proposta para debate.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Sérgio Araujo e passo imediatamente a palavra ao Flávio Santos Tojal, também para sua exposição.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos! Bom dia, Senador Izalci Lucas, Senador Jean Paul Prates! Agradeço a oportunidade de a Petrobras mais uma vez estar presente a esta Casa, tentando trazer mais subsídios ao debate da questão da política de energia de combustíveis.

Dando início, nesse primeiro eslaide a gente tenta contextualizar um pouco a cadeia de comercialização de combustíveis, quer dizer, a Petrobras não é o único agente que está colocado na cadeia. Hoje, como o Sérgio apresentou anteriormente, a gente tem importação, refino, centrais petroquímicas, formuladores, importadores, além de fornecedores de combustíveis renováveis: no caso da gasolina, existe a adição de etanol anidro na proporção de 27%; no caso do diesel, a adição de 10% no produto que é vendido pela Petrobras. Então, a formação - que eu acredito que seja uma das preocupações deste debate -, o preço final, o preço ao consumidor final sofre algumas agregações além daquele preço que é cobrado pela Petrobras na porta da refinaria.

Tentando quebrar um pouco a estrutura desse preço, no caso do diesel, a Petrobras fica com 53%, de acordo com dados da ANP e da USP, no período de coleta de dados de 9 a 15 deste mês de junho, consideradas as principais capitais do

País, as capitais que são utilizadas para apuração do IPCA. Então, considerando essa conta hoje, para esse período, do preço médio que é visto na bomba dessas capitais, 53% cabem à Petrobras, ou seja, a Petrobras hoje está comercializando o diesel a R$2,06, R$2,07.

O preço que é percebido na bomba hoje está em torno de R$3,63, segundo monitoramento da Agência Nacional de Petróleo.

No caso da gasolina, ficam com a Petrobras 29% apenas do preço total que é percebido na bomba. Hoje, de acordo com acompanhamento e monitoramento da ANP, o preço médio está em torno de R$4,48, então, cabe à Petrobras R$1,76.

Para se ter uma ideia - está cortando ali o canto do eslaide -, se nós abastecermos hoje um carro colocando R$200 de gasolina, abastecendo com R$200, a Petrobras está recebendo R$58 desse montante; de tributos aí somam R$90, quer dizer, é uma parcela importante a ser discutida também. Ou seja, além da própria gasolina A, que é a comercializada pela Petrobras, existe uma parcela importante de tributos, uma parcela importante de etanol, que é colocada, e uma parcela que cabe ao segmento de distribuição e revenda.

Em termos de histórico, o mercado permaneceu fechado até o ano de 1996, os preços eram definidos pelo Governo com base em custo de produção, e gradativamente houve uma desregulamentação dessa política. Em 1997, com a Lei 9.478, os preços passaram a ser vinculados ao mercado internacional e houve uma liberação gradativa dos preços dos produtores. A partir de 1998, a Petrobras passou a fazer reajustes mensais com base nas variações das cotações de derivados de petróleo e variação cambial. E, a partir de 1999, essa liberação de preço gradativa seguiu até 2002, quando os preços estavam completamente liberados, e a gente passou a viver no País uma situação de mercado aberto e competitivo.

Em termos de mercado aberto, é um ambiente de livre competição; ocorrem importações por terceiros - foi criada a Transpetro, separando-se aí os ativos logísticos da Petrobras, de maneira também a prestar serviço e suporte a outros agentes -; os preços passam a ser definidos livremente pelos agentes do setor, sendo necessário observar a legislação de defesa da concorrência. E mais recentemente, com a Lei das Estatais, Lei 13.303, buscou-se conciliar o interesse público com a organização societária das empresas de economia mista. E aí chamo a atenção para o art. 8º, §2º, em que quaisquer obrigações e responsabilidades que sejam assumidas por uma empresa de economia mista, que é o caso da Petrobras, em condições diferentes às de qualquer agente do setor privado, deverão ter previsão legal.

Em seguida, tentarei contextualizar um pouquinho a situação de petróleo e *commodities* em relação a outros produtos. O petróleo e derivados, diesel, gasolina, por aí afora, são *commodities*, que, por definição, são produtos com pouca ou nenhuma diferenciação - gasolina aqui, gasolina em outro país, em outro lugar é o mesmo produto -, são produzidos em larga escala e negociados internacionalmente. Exemplo disso, além do próprio petróleo e dos derivados: metais - ferro, cobre... -; produtos agrícolas - café, algodão, soja... Existe uma diversidade grande de produtos que a gente classifica e trata como *commodities*, que seguem uma lógica de mercado e precificação internacional.

Em termos de formação de preços, entrando um pouco mais fundo no foco da discussão, como é que são precificadas, então, essas *commodities*? A partir do custo de oportunidade, ou seja, do valor do produto no mercado internacional, mais as demais parcelas para colocá-lo em determinado ponto de venda e a avaliação de como funciona a concorrência, de como seus concorrentes estão formando os seus próprios preços, que é o que a gente chama de Preço de Paridade de Importação, vulgarmente PPI, no jargão do setor. Ou seja, é uma referência - o PPI não é um preço - que serve de base de cálculo para que cada agente chegue a um número diferente. É a referência estabelecida por cada concorrente no mercado para tentar avaliar qual é a estratégia comercial dos demais agentes e formar o seu próprio preço. Repetindo um pouco, é o valor da *commodity* no mercado internacional, numa condição de mercado aberto, e da percepção de como os competidores estão se comportando.

Um exemplo possível seria considerar um centro importante de suprimento, que é o Golfo americano. Seria a cotação, o preço FOB lá no próprio Golfo, os custos para trazer esse produto até o País, o preço de frete e outras despesas, como o seguro, que está associado a isso aí, inspeção da carga, desembaraço, sobre-estadia, atrasos de navio na hora de descarga, perdas que ocorrem no processo, internalização no País e fretes rodoviários até cada ponto de venda. Tentando detalhar um pouco mais, cada ponto de venda teria a sua própria referência, o seu próprio preço de paridade. Exemplo: eu teria um preço em Santos; um preço em São Paulo; um preço em Brasília, e assim por diante, considerando os custos que participam e concorrem para a formação dessa referência, que nós estamos chamando aqui de Preço de Paridade de Importação.

Em termos de política de preço da Petrobras, como o Sérgio mencionou, a política que está vigendo hoje foi estruturada em outubro de 2016; tem como base, como fundamento o Preço de Paridade de Importação, acrescido de alguma margem competitiva para cobrir possíveis riscos, perdas e tentar posicionar a Petrobras em relação aos seus concorrentes; e os seus reajustes atualmente não têm frequência pré-definida.

Esse gráfico tenta mostrar, em relação ao preço do diesel, como foi a evolução das cotações e do preço Petrobras com e sem tributos federais. A linha amarela equivale ao Preço de Paridade, colocando já a cotação do mercado internacional,

do transporte e a internalização do produto; e a linha verde equivale ao preço da Petrobras, que, de outubro de 2016 até junho de 2017, seguia a prática de reajustes mensais. Então, a linha amarela é a nossa avaliação de Preço de Paridade de Importação.

Como a Abicom mesmo colocou aqui, o Sérgio, houve, naquele período mais para próximo de junho de 2017, um acirramento na competição. O reajuste mensal não estava mais dando conta e a Petrobras teve perda de *share* importante naquele período, a gente chegou a perder, no caso do Diesel, em torno de 30% de *share*, e mudamos para reajustes sem periodicidade definida, buscando modular e melhor participar do processo concorrencial.

É importante observar ali também naquele período, entre junho e agosto, uma elevação - a linha vermelha é o preço da Petrobras com tributos, não é ainda o preço percebido na bomba, mas só o preço da Petrobras com tributos -, o impacto que, na época, houve com o alinhamento do PIS/Cofins tanto no Diesel quanto na gasolina. A gasolina, inclusive, passou um pouco daquele percentual; mas o impacto que isso trouxe foi o distanciamento que o preço com tributos verificou em relação ao preço de realização, o preço cobrado, praticado pela Petrobras.

A gente vai, então, durante todo o período de 2017, o restante de 2017 e 2018... Eu chamo atenção, de novo, ali para o período de abril de 2018 e junho de 2018, em que há um salto expressivo. Ali foi que se construiu uma conjuntura totalmente adversa. A gente teve uma elevação muito grande das cotações de derivados e preços do petróleo no mercado internacional e também tivemos uma elevação muito grande da taxa cambial; a gente vê pela inclinação da curva.

Da mesma maneira, se a gente pegar, se conseguirem focar tanto na linha verde quanto na linha amarela, no período entre fevereiro, março e abril de 2018, o valor, o preço do diesel em março de 2018 é praticamente o mesmo preço que a Petrobras estava adotando no início da sua política, em outubro de 2016, ou seja, passado ali um ano e meio, a gente teve praticamente o mesmo preço. É natural do mercado de *commodities* essa variação, essa flutuação, essa volatilidade de preços que a gente observou nesse período.

O que é difícil tratar são esses períodos como a gente teve de pré-greve dos caminhoneiros, em março, abril e maio de 2018, no qual tivemos uma elevação, eu diria, não é nem uma volatilidade, poderia talvez ser melhor traduzida como um choque que a gente teve nas cotações internacionais com elevação de mais de vinte 20%, 30%, conjugando cotação de derivados e câmbio.

No eslaide seguinte, o mesmo traçado, mostrando a gasolina. De novo, eu chamo ali a atenção. Em junho de 2017, tivemos uma elevação grande em termos de PIS/Cofins, o que também distanciou bastante o preço com tributos do preço cobrado em porta de refinaria. E a política de preço é praticamente a mesma que a gente adota em relação aos dois produtos.

Por último, fechando, quer dizer, reflexões finais da apresentação. O preço de realização da Petrobras, que é esse preço que a gente cobra na porta da refinaria de gasolina, corresponde a 53% e 29% do preço final...

(Soa a campainha.)

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL - ... respectivamente, considerados diesel e gasolina, ou seja, é uma parte, eu diria, especialmente no caso da gasolina, que não consegue sozinha responder pelos impactos que são percebidos na bomba pelo consumidor final.

Ou seja, existem outras parcelas - e elas não são tão constantes, eu utilizei os eslaides anteriores no caso do PIS/Cofins -, mas outras parcelas também variam. O próprio preço do etanol e do biodiesel também variam no mercado, ou seja, outras parcelas concorrem, parcelas importantes, para a formação desse preço. Portanto, no debate de alternativas de uma política energética que consiga de alguma maneira mitigar impactos para o consumidor final, essas parcelas merecem, sim, ser observadas.

A gente ressalta, mais uma vez, que a Petrobras não determina preço de distribuição e revenda, os preços que são percebidos na bomba pela sociedade, pelos consumidores finais. E, por último, a Petrobras respeita a livre concorrência e tem como principal eixo de sua política o acompanhamento das cotações internacionais e da taxa de câmbio.

Senador, mais uma vez, muito obrigado e desculpe-me por ter passado um pouco do tempo concedido.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Sr. Flávio e já passo, imediatamente, ao Décio Oddone, também para fazer as suas considerações.

Registrando aqui a presença da nossa Senadora Zenaide e do nosso Senador Jean Paul, especialista na Petrobras.

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE (Para exposição de convidado.) - Um bom dia a todos, Senador Izalci, Senador Jean Paul, Senadora Zenaide, é um prazer estar aqui para debater esse assunto tão importante.

As apresentações que foram feitas até agora foram ilustrativas, há uma série de gráficos, não vou ser repetitivo, vou apenas tratar de ressaltar alguns temas.

Quando nós falamos de preço de combustível, nós precisamos olhar três fatores que compõem o preço do combustível na bomba e a gente tem falado muito no preço da Petrobras, no preço do combustível em si, da gasolina, do diesel e do gás de cozinha, mas o preço final na bomba é composto: do preço do combustível, que é uma *commodity*, como o Tojal já falou; das margens de distribuição e revenda; e dos impostos.

Se a gente não olhar essa cadeia de forma integrada, a gente não vai conseguir entender claramente como é que os preços são formados e como é que os preços variam até chegar ao consumidor, e eu quero dizer que isso está sendo feito.

A ANP vem conversando com o Cade - há um representante do Cade aqui na Mesa - desde antes da greve dos caminhoneiros sobre a questão da posição da Petrobras no refino, o que foi agora objeto de um acordo entre o Cade e a Petrobras, para investimentos em refinarias. O Cade também soltou uma série de medidas, nove medidas, para melhorar o setor de abastecimento no Brasil, logo em seguida à greve dos caminhoneiros. E o CNPE (Conselho Nacional de Política Energética), recentemente e pela primeira vez, desde que o monopólio da Petrobras foi extinto formalmente em 1997, aprovou uma série de resoluções que olham para este assunto de forma estruturada. Se não me engano, em 9 de maio, aprovou uma resolução que trata dos formatos de investimentos em refinarias; no dia 12 de junho, aprovou uma resolução que trata sobre o setor de distribuição e também dos impostos, recomendações para o Ministério da Economia e para o Confaz relacionadas com impostos; e, esta semana agora, uma sobre gás natural, que complementa, digamos, esse conjunto de medidas que busca dar maior competição e transparência ao mercado de combustíveis.

Então, olhando de forma segmentada, como a gente deve olhar a formação de combustíveis, eu quero começar falando de preço da gasolina, do diesel e do GLP, da *commodity*.

Então, quando nós olhamos os preços dos combustíveis no Brasil, já foi mostrado aqui, os preços foram liberados em 1º de janeiro de 2002. Quando nós percebemos a variação desses preços ao longo desses quase 20 anos, a conclusão que nós chegamos é que a maior parte do tempo esses preços estiveram desconectados com os preços do mercado internacional.

A gente lembra facilmente, porque está recente, o período de 2011/2014, em que os preços aqui da gasolina e diesel estiveram muito abaixo do mercado nacional e a Petrobras sofreu as consequências que sofreu e a indústria de etanol também sofreu as consequências que sofreu. O que a gente não recorda com facilidade é que no período anterior e no período posterior os preços aqui também estiveram desconectados com o mercado internacional.

Quando nós olhamos o período 2008/2010, 2014/2017, o gráfico ali - que foi mostrado - parcialmente mostra isso, estou com ele ali na tela do Senador para colar, mostra que os preços estão muito acima do mercado internacional. Justamente nas duas recessões que nós tivemos no Brasil, entre 2008/2010 e 2014/2017, nós convivemos aqui com preços de gasolina e diesel muito acima do mercado internacional, quer dizer, aprofundando o processo de esfriamento da economia, afetando inflação, afetando taxa de juros, deixando...

O Manoel, do Ministério da Economia, está aqui olhando, sinalizando positivamente.

Então, a gente não teve essa sequência de preços alinhados ao mercado internacional, o que é necessário para um país como o Brasil. Por que que é necessário? Apesar de nós sermos produtores de petróleo, somos exportadores de petróleo; por não termos capacidade de refino suficiente no Brasil nós somos obrigados a importar. Ora, ao importar produtos, nós temos que ser capazes de comprar esses produtos lá fora, trazer para cá e vender ao consumidor. Foi mostrado aqui, em uns eslaides na apresentação da Petrobras, isso. Então, alguém tem que comprar o derivado que falta no Brasil para vender no nosso mercado. Isso determina que os preços têm que seguir a paridade de importação.

O ideal para nós é que nós estivéssemos em uma situação em que houvesse excedente de petróleo, como há e vai haver em maior quantidade no Brasil, que houvesse também excedente de capacidade de refino, que nós pudéssemos industrializar este petróleo aqui e exportar derivados e não o petróleo bruto, mas, para isso, nós precisamos de refinarias, novas refinarias ou ampliações das refinarias; para isso, nós precisamos de investimentos e, para termos investimentos, nós temos que ter preços alinhados ao mercado internacional, senão ninguém vai investir em refinaria, nem a Petrobras nem nenhum outro agente privado.

Então, a racionalidade para o preço de paridade internacional está dada por isso. É um fato da vida, é uma *commodity*, é inexorável. Nenhum país é formador de preços de combustíveis, todos somos tomadores de preços de combustíveis e os que tentaram criar mecanismos para controlar preço não funcionaram, não tiveram sucesso.

O que aconteceu no Brasil mais recentemente? Usando os próprios gráficos da Petrobras. A Petrobras estabeleceu uma política de preços nova em outubro de 2016, que foram preços alinhados ao mercado internacional com uma margem. Mudou essa política, se não me engano, Tojal pode me ajudar aqui, em 1º de julho de 2017, quando passou a aplicar reajustes diários.

Já foi mencionado aqui que perdeu participação de mercado, especialmente no mercado de diesel, e passou a reajustes diários, acho, em outubro de 2017, se não me engano, julho ou outubro, não estou seguro.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Julho.

Não adiantou. A Petrobras só recuperou a marca *Share* quando ela baixou os preços em dezembro de 2017, não foi mencionado aqui, mas eu lembro.

Então, houve uma redução efetiva de preço, e aqueles preços que estavam muito acima do mercado internacional, que favoreciam a importação por terceiros e pela Petrobras, se aproximaram mais dos preços internacionais. Aí, evidentemente, a janela de oportunidade - o incentivo à importação - diminuiu. Por isso é que nós vimos a redução das importações. Isso é ruim para o setor importador, reconheço, mas ressalto que é excelente para a sociedade brasileira e para o consumidor brasileiro, e essa é uma preocupação que o agente regulador tem que ter.

Então, a partir daí, nós tivemos o episódio da greve dos caminhoneiros, a questão da subvenção no diesel, e a ANP fez uma consulta pública sobre a questão da periodicidade nos preços de combustíveis (se a gente deveria ou não deveria estabelecer regras de periodicidade mínima para repasse dos reajustes dos preços dos combustíveis). Por que nós fizemos isso? Fizemos porque a sociedade está clamando por estabilidade nos preços. Essa consulta foi feita, houve uma série de estudos, o Ministério da Economia - na época, o da Fazenda - se pronunciou, e a conclusão a que nós chegamos, com auxílio do Ministério da Economia na época, foi que não era adequado para a sociedade brasileira estabelecer qualquer tipo de periodicidade no repasse dos reajustes de combustíveis e que a melhor política, do ponto de vista da regulação do Estado, é não ter política.

As companhias têm liberdade de formação de preços; os preços são livres no Brasil desde 1º de janeiro de 2002. Então, que se pratique essa liberdade como está estabelecido na lei, sem qualquer tipo de periodicidade para repasse de reajuste. É o que a Petrobras finalmente está praticando - e eu saúdo essa iniciativa - desde recentemente, quando não existe mais periodicidade de repasse de preços de combustíveis no Brasil.

Como é que nós vamos chegar a um ambiente mais competitivo nas *commodities*? Um ambiente competitivo vem com competição; competição vem com disputa. Então, nós precisamos de aumento na disputa no setor de refino - isso está equacionado, pois acho que com essa decisão do Cade e da Petrobras de encaminharem vendas de refinarias, com a importação que é necessária e importante para complementar o mercado brasileiro, nós precisamos ser cada vez menos dependentes de importação. Que fique bem claro isso do ponto de vista de regulação e de política, e que esses preços sejam formados no ambiente competitivo e sejam divulgados de forma transparente.

Então, voltando àquela discussão que nós tivemos sobre repasse de aumento de preço de derivados, a conclusão a que nós chegamos é que deveria haver transparência na formação de preço. Eu vou voltar a um assunto que acho que é importante: até o mês de abril deste ano, a Petrobras divulgava os preços da gasolina e do diesel de uma forma pouco transparente. A Petrobras entrega diesel e gasolina para as distribuidoras em cerca de 35 pontos ao longo do Território brasileiro. O preço que a Petrobras divulgava era o preço médio, a média aritmética, sem considerar os volumes praticados em cada ponto. Então, aquele preço que a gente via no jornal, na televisão, todo dia - "preço da gasolina no Brasil é de R$2 ou de R$2,01, e subiu de R$2,01 para R$2,03" - aquilo era um preço que não estava presente em nenhum ponto do Território brasileiro. Era uma média aritmética dos 35 pontos, sem considerar os volumes entregues em cada um daqueles pontos. Isso era muito ruim para o entendimento da sociedade e para a competição.

Reconheço que a Petrobras, antes que a ANP publique a resolução sobre transparência de preços - que vai publicar -, se antecipou; a partir de outubro do ano passado, passou a divulgar esses preços de forma atrasada, no mês anterior, e a partir de abril passou a publicar instantaneamente os preços praticados em cada um desses pontos. Hoje, se nós olharmos no *site* da Petrobras, os preços divulgados são os preços praticados em cada um desses pontos.

Existe outro fator importante: é que a ANP também passou a divulgar os preços de paridade de importação de referência, calculados por uma agência internacional de renome, como uma referência. Já foi dito aqui que preço de paridade de importação é um cálculo, depende de cada um, depende da capacidade transacional de cada agente, depende dos custos de cada agente, mas é uma referência. Então, a sociedade hoje tem condições de olhar para os preços de paridade de importação, calcular de forma independente e avaliar se os preços praticados no Brasil pelos agentes estão muito ou pouco dissociados desses valores. Não em valor absoluto, mas, se estiver 30% acima ou 30% abaixo - como já esteve no passado -, alguma coisa está errada. Então, é isto que nós, com a transparência, permitimos que a sociedade entenda (a formação de preço) e legitime, para que tenhamos um processo em que os preços no Brasil realmente estejam alinhados aos preços do mercado internacional.

Eu sei que a amostragem é muito curta - é muito curta -, mas, quando nós olharmos os gráficos (e o gráfico da Petrobras mostrava isso), os preços praticados pela Petrobras nos últimos meses estão muito próximos aos preços de referência internacionais. Eu diria que esse período de quase 20 anos talvez seja o espaço de tempo em que os preços estiveram mais alinhados aos preços internacionais. Claro, repito, que é uma amostragem muito pequena, mas é isto que a gente, como sociedade, quer ver: transparência e competição.

Então, esperamos que a maior competição no refino, a maior competição na logística, que também depende, como foi mencionado aqui, de investimentos - em logística nós temos visto uma série de leilões de venda de terminais em portos públicos, o que é muito positivo para atrair esses investimentos -, isso vai se encarregar de criar um ambiente em que o preço das *commodities* (a gasolina, o diesel, o GLP) seja estabelecido de forma competitiva e transparente.

Só para terminar a questão das *commodities*, a gente fala muito de preço nos Estados Unidos, do preço da gasolina no Estados Unidos e no Brasil. Nos últimos meses, se nós olharmos a diferença, como nós temos 73% de gasolina aqui e 27% de etanol, o preço da *commodity* de gasolina no Brasil na bomba é mais barato do que o preço de *commodity* na bomba nos Estados Unidos. A diferença está em imposto e em margens. Aqui no Brasil os impostos estão na faixa de R$1,90 por litro; e nos Estados Unidos estão na faixa de R$0,40. As margens de distribuição e revenda no Brasil estão na faixa de R $0,60, e nos Estados Unidos estão na faixa de R$0,20. Quando a gente olha para o diesel, as diferenças são bem menores: os impostos estão mais próximos, o preço de *commodity* é mais próximo, e as margens de distribuição e revenda também estão bastante alinhadas. Quando nós olhamos para GLP, gás de cozinha, o botijão, a Petrobras vende a R$26 - os nossos cálculos de paridade estão abaixo disso -, o imposto federal é da ordem de R$2, os impostos federais estão na faixa de R$10. Então, nós temos um custo com refinaria e com mais impostos na faixa de R$38, de R$37, e o preço médio ao consumidor brasileiro é de R$69, R$70 - em alguns lugares, mais do que isso. Onde é que está a diferença? A diferença está no resto da cadeia. Então, nós precisamos olhar esse resto da cadeia também.

Então, qual é esse resto da cadeia? Primeiro, impostos. Nós precisamos encarar seriamente a questão dos impostos nos combustíveis no Brasil...

(Soa a campainha.)

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Mais cinco minutinhos?

... por razões fiscais e por razões competitivas também. A competição tem que ser justa, os agentes que competem no mercado - e nós estimulamos a competição - têm que competir em condições de igualdade.

Nós temos que trabalhar contra a sonegação, contra a fraude, contra a adulteração. Isso é muito importante para que o mercado seja saneado. E, para isso, nós precisamos de "monofasia" tributária - carregar no elo do produtor os impostos -, porque isso dificulta aquela famosa questão das liminares que a gente já viveu no Brasil e vive ainda. A gente precisa, como foi comentado aqui, a isonomia tributária. Hoje um refinador tem condições de tributação diferentes de um formulador, de um importador. Então, isso não indica que a competição é justa (e ela precisa ser), e isso também pode estimular a sonegação.

E nós temos que trabalhar junto aos Estados - isso é a parte mais difícil, não é? Falar nesta Casa aqui sobre tributo e ICMS eu acho que é uma redundância, mas é importante -, nós precisamos trabalhar uma melhoria no ICMS. O ICMS sobre combustíveis é perverso: primeiro, ele funciona como um acelerador dos aumentos e das reduções de preço, porque o preço de referência usado pelos Estados é um percentual do preço na bomba; então, quando chega o momento de preço na bomba, aumenta o ICMS; como aumenta o ICMS, aumenta o preço na bomba, o que aumenta ICMS de novo, na subida e na redução. Então, isso aumenta a volatilidade na bomba e aumenta a volatilidade na arrecadação dos Estados. O ideal seria termos um ICMS *ad rem*, um valor fixo por litro, que mitigaria essa flutuação.

A outra questão importantíssima em relação ao ICMS é a diferença de alíquota. Como os Estados estabelecem as suas alíquotas, a diferença em alíquotas é de até 20% entre Estados limítrofes. Isso também é um problema enorme que estimula sonegação e acaba diminuindo arrecadação dos Estados. Então, o CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) se preocupou com isso na resolução aprovada nesse mês de junho e recomendou que o Ministério da Economia trate desse assunto. Acho que a gente está pela primeira vez estruturalmente tratando desse assunto.

Por fim, para terminar, Senador - se me der mais dois minutos aqui -, a questão das margens de distribuição e revenda. As margens de distribuição e revenda têm que ser estabelecidas num ambiente o mais competitivo possível, numa competição justa, como já mencionei, e que sejam as mais baixas possíveis para o consumidor. Quem vai estabelecer esses valores são os competidores, é o mercado. Nós precisamos trabalhar para ter redução de custo Brasil, dos nossos custos elevados. O custo de capital no Brasil é caro; nossa logística é deficiente; temos enormes dificuldades num país continental como o Brasil para fazer movimentação de produtos; não temos ferrovias; não temos cabotagem; não temos oleodutos, e a maior parte dos nossos transportes é por caminhão; assim, é claro que o nosso custo tende a ser mais alto. Então, nós precisamos

trabalhar para abaixar esse custo, nós temos que trabalhar para atrair investimentos para a logística, mas também temos que trabalhar para que a regulação ajude a competição. E hoje a nossa regulação restringe a competição.

Também, para nós da ANP, essa mesma resolução do CNPE estabeleceu que nós estudemos isso. Hoje a nossa resolução cria barreiras para a competição, o que já foi debatido aqui nesta Casa muito - eu já estive aqui. Há a questão da venda direta de etanol que esbarra em questão tributária, a venda direta de outros produtos, uma série de medidas na área do GLP, no engarrafamento de botijões e tudo mais, o que restringe a liberdade de contratação dos agentes.

Então, em resumo, Senador, nós precisamos é de competição e de transparência na *commodity;* nós precisamos de racionalidade no sistema tributário; e nós precisamos de eficiência e competição, mas no setor de distribuição e revenda. Só assim nós vamos ter preços de derivados justos no Brasil. Os preços têm que ser justos, têm que seguir o mercado, têm que ser estabelecidos de forma competitiva e conhecidos pela sociedade de forma transparente.

Muito obrigado pela oportunidade de estar aqui nesta Casa mais uma vez. É sempre um prazer e uma obrigação.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Sr. Décio e concedo imediatamente a palavra ao Sr. Ricardo Medeiros de Castro, também para fazer a sua exposição.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO (Para exposição de convidado.) - Enquanto os eslaides não aparecem aqui, eu gostaria, primeiro, de agradecer o convite, de agradecer aqui ao Senador Izalci, à Senadora Zenaide, ao Senador Jean Paul, aos demais presentes. É uma grande honra estar aqui, em nome do Cade, participando desse debate.

Eu não sei se houve alguma questão em relação aos eslaides aqui, mas eu pretendo fazer uma apresentação bem breve, bem sucinta, e acho que a Mesa aqui já ilustrou bem a discussão sobre o que aconteceu com o preço de derivados e de combustíveis. Há aqui uma proposta apresentada pela Abicom em relação a como analisar essa questão de combustíveis, e eu acho que pode...

Aqui estão os eslaides, mas eu gostaria só de comentar que o Cade não analisa, ele não é uma agência setorial como a ANP ou como outras agências, que de fato analisam preço. O Cade analisa questões sobre o ambiente concorrencial em si, ou seja, nós tratamos da proteção da livre concorrência. Práticas de cartel, venda casada, preços predatórios são punidos pelo Cade quando há esse tipo de excesso, quando há esse tipo de abuso de práticas anticompetitivas. Da mesma forma, o Cade também analisa atos de concentração entre empresas - e aqui podem ser fusões, aquisições, *joint ventures.*

Na área de petróleo, foram analisados alguns casos envolvendo esse setor, mas especificamente em relação à advocacia da concorrência, que é a possibilidade de o Cade atuar de maneira a auxiliar na melhora da regulação e da legislação, nós fizemos recentemente várias notas técnicas com auxílio da ANP - a ANP está de parabéns por ser uma agência aberta para análise e para debate da sua própria regulação, e se aproximou do Cade com esse grupo de trabalho Cade-ANP, em que vários assuntos foram colocados ao debate público.

E, aqui, nós também formulamos algumas medidas em que, na greve dos caminhoneiros especificamente, o Cade entendeu que seriam interessantes para melhora do ambiente concorrencial na parte de refino e na parte de derivados de petróleo.

Quando a gente analisa o setor de refino, esse é um setor muito caro ao direito concorrencial. Por quê? Porque isso está na gênese do direito concorrencial, no nascimento do direito antitruste. Se a gente pensar o que aconteceu com a Standard Oil nos Estados Unidos... Primeiro, formou-se essa Standard Oil de Ohio... Era uma empresa que foi aumentando, foram comprando todas as empresas que havia no setor, especificamente em Ohio e posteriormente nos Estados Unidos, e se formou um grande truste, um truste que buscava sair da regulação estatal e conseguiu, em 1880, cerca de 90% do refino nos Estados Unidos. Em 1890, se formou a lei concorrencial norte-americana, pelo Sherman Act, e, em 1911, se conseguiu dividir a Standard Oil e acabar com o quase monopólio que havia nesse caso.

No Brasil, recentemente, nós tivemos um acordo com a Petrobras, como já salientado pelo Décio, mas existe muito esse debate ideológico, quando a gente fala sobre o refino, que fica entre entreguistas e nacionalistas. Isso já era debatido lá em Vargas, quando da constituição da Petrobras e mesmo antes disso, se a gente pensa no direito concorrencial, primeiro foi feito por Vargas, e, logo em seguida, foi revogado. Foi a primeira lei que criou o Cade, e, logo em seguida, o Cade deixa de existir. Posteriormente, em 1962, ele retoma, o direito concorrencial é retomado.

No mercado brasileiro, o diagnóstico que se tem é de que, enfim, a Petrobras domina o refino, tem 98% do refino e tem um quase monopsônio. Ela é a operadora de 93% de exploração em petróleo no Brasil. Então, mesmo em distribuição, há, para a aviação, grande participação da BR e também a participação de grandes consumidores. A BR tem também um grande *market share*.

Quando a gente vai analisar outros temas que estão em debate no Cade, houve uma denúncia feita pela Abicom de preço predatório, que foi analisada e chegou-se a um acordo com o Cade para justamente ter algo que, nos Estados Unidos, já se tinha há muito tempo, há mais de uma década, que foi o debate sobre o refino. Nós fizemos essa nota técnica também no

Departamento de Estudos Econômicos, mostrando que existiam ganhos se o desinvestimento da Petrobras, que havia sido proposto, fosse desenhado de outra forma, porque a gente vê, por exemplo, que o Brasil tem cerca de 98% de participação da Petrobras, ao mesmo tempo em que a nossa capacidade de refino é muito inferior à de vários outros países semelhantes, como o Canadá, que têm, por exemplo, uma desconcentração do mercado muito maior.

Havia teses de que a concentração gera poder de mercado; outros autores dizem que não. Nós, na nota técnica, mostramos que, sim, há poder de mercado quando se constitui um grande agente de refino nacional, e nós debatemos por que é frágil a tese de que não gera poder de mercado.

Eu não vou querer entrar a fundo sobre o mérito da nota técnica. Simplesmente digo que havia indícios de que a ocupação do refino... Há uma grande capacidade ociosa nas refinarias, e essa capacidade aumenta... A gente vê, por exemplo, que, em comparação à América do Norte e à Europa, aqui, na América do Sul, você tem uma utilização muito inferior das refinarias. Esse é um indício de poder de mercado. Além disso, a própria Petrobras já indicava que a sua margem EBITDA era superior às dos seus pares. Se virmos as apresentações da própria Petrobras, ela menciona que compra insumo a preço de paridade de exportação e vende os derivados a preço de paridade de importação, o que é mais um sintoma de poder de mercado doméstico.

Enfim, a gente tem outros casos aqui que a gente poderia mostrar não só de gasolina, porque, quando a gente analisa gasolina, talvez haja uma série de ruídos aí, mas, quando a gente olha, por exemplo, o preço de óleo combustível - isso são dados do Ministério de Minas e Energia -, o preço brasileiro ficou muito acima do preço internacional. É a mesma questão em relação a gás natural e GLP.

No Cade, no Departamento de Estudos Econômicos, nós mostramos que havia outra forma de fazer o desinvestimento da Petrobras que não criasse monopólios regionais e que não tivesse uma participação passiva da Petrobras nesses desinvestimentos, e isso aí poderia ter... Eram estes três pontos: a participação passiva, que protegeria, criaria uma espécie de *hedge* da Petrobras; os monopólios regionais; e a desconcentração no Sudeste, que continuaria concentrado mesmo com o desinvestimento que havia sido proposto à época.

Eu não vou entrar na discussão aqui sobre os modelos econômicos, mas só mostro que a teoria, pelo menos, indica que é possível haver diminuição de presos se houvesse um outro desenho desses desinvestimentos, e foi aceito pela Petrobras, ou seja, acredito que a sociedade brasileira hoje está muito melhor com o desenho atual que foi proposto e foi combinado e acordado com o Cade do que na situação anterior.

É óbvio que aqui a gente está tratando do setor em geral e de como lidar com os preços. Eu só pontuaria que essa proposta da Abicom é semelhante ao que aconteceu, por exemplo, no Chile e no Peru, de criação de fundos em que eventualmente haja uma proteção contra a volatilidade excessiva. A volatilidade excessiva já é analisada na doutrina desde 1981, com Shiller, com LeRoy, com Porter, autores que analisavam o efeito de *traders* barulhentos, mas, enfim, esse é outro tipo de literatura que eu acho que não é aplicada neste caso aqui, porque em volatilidade excessiva nós temos instrumentos em vários outros mercados para lidar com esse tipo de questão. Por exemplo, na Bolsa, você tem o *circuit breaker*, você tem volatilidade excessiva quando o Estado interfere no câmbio... O problema é que, quando aplicado isso, e pegando a experiência do Peru e do Chile, você pode ter um custo social muito elevado em constituir fundos desse tipo, que são financiados por toda a população.

Se não me engano, no Chile o fundo foi de 1,2 bilhão em alguns anos, e o problema é qual o benefício que se tem, em especial se não é uma atuação pontual para impedir uma volatilidade, que é um *outlier* no preço. Se ele não for um *outlier*, se ele não retornar imediatamente à media, eventualmente você pode estar criando um prejuízo para a sociedade muito grande ao colocar um equilíbrio que não é aquele equilíbrio de mercado. E, mais do que isso, quando a gente vê um debate sobre estabilização do preço, você também pode ter efeitos anticompetitivos, já que o próprio cartel é um debate a respeito de estabilização de preços. Está certo que aqui é feito de maneira pública, não estou comparando e dizendo que são a mesma coisa cartel e o debate que está sendo proposto pela Abicom, que tem, como eu disse, fundamento, tanto na experiência internacional como na doutrina, mas você tem que ter cuidado a respeito dos efeitos concorrenciais que um debate sobre preço entre rivais pode ter.

Então, eu só teria esse cuidado ao examinar esse tipo de propostas. Daí fica talvez até uma pergunta para a Abicom: quais seriam os cuidados concorrenciais que a gente poderia ter nesse tipo de debate?

Agradeço e peço desculpas por alongar a minha explicação. Deixo aqui o meu endereço de *e-mail* para contatos e fico à disposição para os debates.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Sr. Ricardo e já passo imediatamente ao Claudio Akio Ishihara.

O SR. CLAUDIO AKIO ISHIHARA - Bom dia a todos. É uma satisfação estar aqui nesta Casa novamente, representando o Ministério de Minas e Energia, para contribuir com este debate que é tão importante para a sociedade e para a população em geral.

Cumprimento os Senadores aqui presentes, a Senadora Zenaide, Jean Paul, o Presidente, Senador Izalci, nosso Senador de Brasília, meus colegas aqui de Mesa, senhoras e senhores presentes.

Eu estruturei uma apresentação basicamente pensando no tema e também nas competências, logicamente, que dizem respeito ao Ministério de Minas e Energia.

Sou o Claudio Ishihara, sou responsável pelo Departamento de Combustível e Derivados de Petróleo, e, nesse caso específico, diesel, gasolina, GLP e esses outros produtos líquidos.

Só para chover um pouco no molhado, todos já falaram um pouco disso, mas é importante, no nosso caso específico do *midstream*, ou seja, tirando exploração e produção, que é um outro universo do setor, o nosso setor no Ministério, no nosso departamento cuida da parte de refino e importação. Também há participação das usinas de biocombustíveis, etanol e biodiesel, não necessariamente no meu departamento - há outro departamento específico -, mas, a partir do momento em que esses biocombustíveis são misturados ao diesel e à gasolina, eles também são acompanhados lá, no departamento.

Aí há um outro grande setor, que é o de distribuição, e, mais à ponta, a revenda varejista e os grandes clientes, que, na realidade, fazem a ponta lá com o setor, com a comunidade, com a sociedade e com os consumidores em geral.

Só para pontuar um pouco - eu acho que isso já foi falado aqui algumas vezes -, são mais de 134 mil agências no mercado., É um setor que fatura R$500 bilhões, é o terceiro maior mercado de combustíveis automotivos, o 7º mercado mundial de derivados de petróleo, e uma coisa importante, que representa até o que a Abicom, que está se tornando uma entidade cada vez mais forte nesse setor... É representado um pouco nisso aí... Agentes privados operam a maior parte da parcela de importação: 78% da gasolina e 72% do diesel. Em dados momentos no passado, já se chegou a quase 100%, em função da margem que era permitida, que era a janela de oportunidade que foi falada aqui anteriormente.

O setor é grandioso. São 55 bilhões de litros de óleo diesel por ano, 38 bilhões de gasolina, etanol já está em mais de 19 bilhões, GLP 13,3 bilhões de quilos, e QAV mais 7,1 bilhões de litros.

Questão de preços. Nós do Governo, principalmente do Ministério de Minas e Energia, somos balizados logicamente - não só nós, mas também toda a sociedade, o Brasil como um todo - pelas leis, e, nesse caso específico, eu gostaria de citar essa Lei 9.478, que, desde 2002, como já ressaltado pelo Tojal e os que me precederam, tornou o mercado livre. Dessa forma, cada agente econômico pode livremente praticar sua política de preço. Vejam, senhores, que eu não estou falando de praticar os seus preços, mas política de preços, porque, eventualmente, pode-se ter algum interesse específico de reduzir um pouco mais a sua margem ou crescer um pouco mais a sua margem, e isso todos os setores que têm *commodities* fazem igual - seja gasolina, seja trigo, seja ferro, minério de ferro, qualquer um. É da mesma forma que eles atuam, ou seja, onde houver oportunidade, há o interesse da empresa, e ele aumenta um pouco a sua margem.

Da composição de preços já foi falado aqui. Há três grandes grupos que a gente separou para ficar um pouco mais simples a apresentação: produto, tributos e margens. Entre os tributos, nós temos tributos federais, PIS, Cofins e Cide, e estaduais, no caso, basicamente o ICMS. Basicamente, não; somente o ICMS. E aquele gráfico ali, à direita, no canto, representa um pouco qual é o peso de cada grande grupo desses nos três principais produtos que nós consideramos em termos da parte de derivados.

Vejam os senhores que, no caso de tributos, como ressaltado anteriormente pelo Décio, há uma participação muito expressiva em termos de tributos. Não é de outra maneira que, por exemplo, a gasolina, no Estado do Rio de Janeiro, que é o maior produtor de petróleo do mundo, tem uma gasolina mais cara do que em Pacaraima, que fica lá na divisa com Roraima, mas, enfim, são condições diferentes de fornecimento, porque principalmente a questão de tributação estadual explica bastante isso.

O diesel, por ter esse componente mais social, tem uma tributação menor, e o GLP também menor. No caso do diesel, especificamente, como já mencionado, a parcela de participação da Petrobras, do produtor ou do importador é muito maior do que na gasolina. Isso se explica talvez muito em função dessa participação da tributação, que é menor. E, no caso de GLP específico, a margem de distribuição é muito grande, porque há todo um trabalho de recebimento, de envasilhamento dos botijões, que é suportado pelas distribuidoras, e também, inclusive, de requalificação desses botijões.

Isso já foi apresentado aqui, eu não vou me deter muito, mas é para mostrar um pouco a relação do preço praticado, no caso, pelo produtor interno ali na costa - no caso, o produtor interno é a Petrobras - em comparação somente com a cotação do US Gulf. Não é paridade de importação, coisa que o Décio bem lembrou.

Já está disponível no sítio eletrônico da ANP o preço calculado por uma importante empresa que faz esse acompanhamento de preços e coloca já um preço internalizado aqui no Brasil. E isso serve de quê? De balizamento para que outros agentes entendam, vejam o preço e, a partir dali, em função das suas oportunidades de negócios no exterior, possam trazer e competir neste nosso mercado.

Uma mesma coisa que eu queria ressaltar é: por que nós usamos a cotação do US Gulf? Porque 57% da importação de gasolina e 84% da importação de óleo diesel vêm dos Estados Unidos. Então, é importante ter esse balizamento em função desse preço, porque é o mercado em termos de *commodities* mais próximo do Brasil, e isso representa também o maior fornecedor de produtos importados ao Brasil.

Esse outro eslaide é só para mostrar um pouco que, diferentemente, no caso do refino, que está praticamente todo nas mãos da Petrobras, em outros setores existe uma certa participação maior de outros produtos, de outros agentes no mercado. No caso de óleo diesel, gasolina, etanol e, especialmente, GLP, vejam os senhores que cada cor dessas representa uma empresa diferente participando no mercado. Então, diferentemente do refino, em que 98% ou mais da capacidade de refino no País está hoje em nome da Petrobras, no caso da distribuição existem outras empresas. Logicamente há uma discussão: "Ah, as três grandes, as quatro grandes dominam de 80% a 90% do mercado". É um fato, mas isso não ocorre só no Brasil, não. Em vários outros países, ocorre isso. Isso precisa ser discutido e debatido, e o que se precisa, no nosso entender, é fazer com que essas empresas tenham essa participação, mas que não abusem desse poder que eventualmente elas tenham, seja formando cartéis ou, então, tendo eventualmente um quase monopólio em algumas situações regionais.

Assim, no final, o que eu queria destacar é isto: a prática de preço de mercado é condição necessária para a entrada de investidor privado. Nós já fizemos um... Nós tivemos o programa Combustível Brasil, já falado aqui, em que nós conversamos com diversos agentes. Todos eles foram unânimes em apontar isto: precisamos ter condição de mercado para atração de investimento. A intervenção do Governo pode até ser boa em um dado momento, em determinada conjuntura, mas pode ser que, em determinado momento futuro, isso mude e não fique tão atrativo para eles. Então, por isso, eles falam: "Olha, brincar com condições de mercado eu sei; agora, com intervenção, eu já não sei brincar direito, não sei trabalhar muito bem nessa questão".

O Ministro Bento anunciou, em recente *workshop* realizado no Ministério de Minas e Energia, esse programa Abastece Brasil, que sucede o programa Combustível Brasil. Basicamente, são prioridades definidas e até já destacadas anteriormente, aqui na agenda prioritária do próprio Ministério, a promoção da concorrência, a atração de investimento e, principalmente, o combate à sonegação e à adulteração de combustíveis, que é uma coisa que, no Brasil, não é muito divulgada, mas já está crescendo muito. Nós estamos muito preocupados, porque isso pode tomar condições assim ou, pelo menos, ter um crescimento tão grande, como acontece hoje na Nigéria, no México, com mortes bem expressivas. Recentemente houve um acidente com a morte de uma criança no Estado do Rio de Janeiro e é uma coisa que eu acho que, independentemente de qualquer situação, precisa ser evitada, porque a vida é a coisa mais importante que existe.

Uma coisa que já foi destacada pelo Décio aqui e que eu só queria reprisar, porque isso é muito importante para nós, é a questão dessas Resoluções 9 e 12. Essas resoluções trazem um pouco o retorno aos anseios do que nós percebemos e recebemos ao lidar um pouco com essa questão de poder de mercado da Petrobras - não só da Petrobras, mas eventualmente no futuro pode haver algum outro agente que seja forte sob o ponto de vista de refino, de ativo de refino - e como essas empresas eventualmente, em um momento de desinvestimentos, devem fazer. São orientações, não há nenhuma obrigação para que a Petrobras faça esses desinvestimentos, mas felizmente isso se alinha ao planejamento de negócio da Petrobras de desinvestimentos. Então, o que a gente faz é, sob o ponto de vista de políticas energéticas, colocar algumas diretrizes que nós entendemos que são interessantes para a atração desses investimentos e a atração da competição no País.

Da mesma forma, foi editada a Resolução nº 12, que trata já um passo adiante na cadeia, ou seja, na distribuição e na revenda. E um fato muito importante com que a gente nem sempre lida muito, de que nem sempre se fala muito é a questão de movimentação de combustíveis. Hoje a maior parte dessa infraestrutura de movimentação de combustíveis e que é primordial, por exemplo, para a importação... Como o Décio lembrou, se nós não tivermos refinarias aqui, nós vamos precisar ter infraestrutura para importar, porque a demanda vai continuar crescendo. Então, nós precisamos pensar: qual é nosso nível de exposição ao mercado externo e como fazer, então, para que façamos essa atração de investimentos não só no refiro, mas também em infraestrutura de movimentação de combustíveis?

É um "spoilerzinho".

Então, aqui na questão de refino, já falei um pouco, era o que a gente estava falando. Isso é um pouco espelhado o que a Petrobras está fazendo. Eu acho que não há nenhuma novidade aqui.

Nós só acrescemos aqui duas refinarias no Estado do Ceará e do Maranhão. Essas refinarias estavam em projeto de desenvolvimento pela Petrobras. A partir do momento em que a Petrobras saiu desses dois empreendimentos...

(Soa a campainha.)

O SR. CLAUDIO AKIO ISHIHARA - ... os próprios Estados se sensibilizaram pela necessidade do desenvolvimento desses projetos, até porque eles viram que, se não fizessem isso, poderia haver alguma situação, como a do Comperj, em que para eles já há algum investimento, já há movimentação de pessoas naquelas regiões todas. Então, eles entenderam que era necessário, sim, continuar esse desenvolvimento, até porque cabe realmente, em termos de oferta e demanda, uma refinaria dessas no País. Eles estão procurando, então, parceiros independentes e externos, para que façam esses empreendimentos acontecerem.

Desinvestimento na Petrobras. E uma coisa que a gente espera é que haja uma ação conjunta e um acordo de cooperação entre a Petrobras e uma empresa chinesa para conclusão do Comperj.

Como eu havia falado, essa questão de movimentação de combustíveis é primordial para o País. Em mais de 7.000km de costa era natural que a cabotagem fosse o principal meio de transporte de combustíveis. E não foi de outra sorte que nós, em conjunto com o na época Ministério dos Transportes e mais a SPPI, fizemos um trabalho conjunto para a identificação das principais necessidades de terminais localizados em portos públicos, importantes ou primordiais para a movimentação de combustíveis e a garantia de abastecimento de combustíveis no País. Foram feitos dez leilões, que foram todos exitosos. Existe uma previsão, agora em agosto, já para a área de Santos, e o que nós estamos fazendo agora no âmbito do Abastece Brasil é uma reflexão do que foi feito, uma avaliação do que ainda é necessário, para, então, a partir daí, definirmos uma nova priorização dos novos terminais...

(Soa a campainha.)

O SR. CLAUDIO AKIO ISHIHARA - ... que seriam necessários para a garantia do abastecimento no País.

Nós ficamos falando de substituição, que é bem concentrada, mas, em 2018, nós tivemos quatro grandes empresas estrangeiras que entraram no País. E aí existe uma lógica de que é melhor você comprar uma empresa já estabelecida do que começar do zero. E elas compraram participações de empresas. Então, a PetroChina, a Vitol, a Total, a Glencore, todas empresas internacionais, vieram ao País se somar. Então, não existem mais somente aquelas empresas nacionais eventualmente até ligadas a multinacionais aqui no País, mas há quatro novas empresas que já estão atuando agora, além das mais de centenas de empresas regionais, que estão cada vez mais crescendo no País.

Uma coisa só para fazer rapidamente a nossa conclusão, para não me alongar muito, é não interferência na política de preços praticada pela Petrobras - não só pela Petrobras, mas por qualquer outro agente. Isso para nós é muito claro e estabelecido na Lei 9.478. De forma também que, nesse sentido, o MME busca incentivar essas medidas que promovam a concorrência no setor e, por conseguinte, a atração de investimentos.

Então, citando o que já está na apresentação, a Resolução 9 e a Resolução 12, editadas recentemente, também há uma assinatura da portaria de debêntures que o Ministro assinou. E isso visa à atração de investimentos, e também a criação e o lançamento do programa Abastece Brasil pelo Ministro, para fazer com que a gente consiga alavancar, sob o ponto de vista de política energética, o setor de combustíveis no País.

No fim, a mensagem que eu queria deixar é esta: a implementação da maior competição no abastecimento de combustível...

(Soa a campainha.)

O SR. CLAUDIO AKIO ISHIHARA - ... visa benefícios da sociedade e a proteção do consumidor contra preço, qualidade e oferta de produto. Isso está claramente expresso nas diretrizes da política energética da 9.478 e é o que nós seguimos hoje.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Dr. Claudio.

Eu vou indagar aqui à nossa Senadora Zenaide, aos Senadores Jean Paul e Zequinha se a gente... Nós temos mais uma Mesa de mais cinco participantes, que são os representantes da Federação Única dos Petroleiros e os caminhoneiros. Eu indago se fazemos as perguntas logo para esta Mesa ou vamos aguardar e ouvir todo mundo...

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Presidente, particularmente, eu tenho um problema, porque eu preciso presidir uma Comissão, agora às 11h. Eu gostaria de colocar as minhas questões. Eu não vou nem poder ouvir a respostas.

Eu vou ter que pedir desculpas a vocês, mas quero, para o registro da Casa, fazer as minhas colocações, ouvir as respostas que os demais Senadores certamente têm interesse de ouvir e o público também e ir lá presidir, porque é uma Comissão importante. Eu fiz a chamada dessa audiência pública sobre energia eólica nos assentamentos, que é importante para o meu Estado e para a Região Nordeste como um todo, que está desenvolvendo eólica. Os assentamentos estão excluídos desse processo, e a gente está tentando resolver esse problema.

Então, eu pediria que eu pudesse fazer minhas colocações rapidamente aqui, pedindo desculpas a todos os presentes aqui para me ausentar, mas ficarei atento às respostas evidentemente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Como um dos autores do requerimento - e a Senadora Zenaide também -, vou conceder a V. Exa...

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - ... a inversão para falar primeiro, para que V. Exa. possa presidir a Comissão.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar convidado.) - Obrigado, Presidente.

Eu queria colocar minha fala em duas etapas aqui. A primeira é entender melhor o processo do Cade. Desculpem-me ir direto, porque a gente tem pressa, mas é entender especificamente esse processo do Cade, com a Abicom, com a ANP, com o estudo envolvido, porque, aparentemente, para quem está fora, com todo o respeito ao processo, esse processo é um escândalo, parece bastante complicado, bastante complexo de entender e explicar.

Pelo que eu entendi, a Abicom, que é uma associação de importadores, ingressou com uma denúncia de processo no Cade em fevereiro de 2018. O Sérgio ontem esteve comigo me explicando, inclusive, o que é a Abicom, quem participa, quem não participa, qual foi a intenção inicial dela. E a intenção inicial da associação foi garantir determinadas condições de fornecimento da Petrobras diante de uma postura nova que a Petrobras adotou, a partir do Presidente Pedro Parente na época, quando ele estabeleceu uma coisa chamada PFLs, que são Pontos de Fornecimento Limitados. Então, a Petrobras que tinha outrora, como tinha o monopólio, a obrigação do suprir todo o País, a partir da abertura do mercado, passou a ter a possibilidade de dizer não a algumas cotas que ela tinha estabelecido. E foi o que fez o Presidente na época, inclusive, induzindo - o Sérgio pode confirmar esse diálogo, ele me contou ontem - e dizendo: "Virem-se, eu não posso suprir vocês todos. Virem-se aí com as importações, vão procurar os importadores, os *traders* e vão procurar outras formas de fornecimento. Eu só posso garantir 50% da quota de cada um de vocês em alguns pontos específicos, chamados PFLs (Pontos de Fornecimento Limitados)".

A partir daí, nesses pontos, parece que passou a haver uma política. A Petrobras foi se defender - isso é natural da concorrência - e começou a praticar ajustes de mercado pontuais para se defender do excesso ou da entrada de produtos, apesar de ter sido do próprio Presidente - e essas é que são as contradições desse processo - da Petrobras, já em outra gestão. Então, passou a haver atividades no sentido de se defender da concorrência do produto importado. Aí a Abicom, então, foi praticamente induzida a entrar com esse processo no Cade. Basta isso, acabou. Era isso só. Misteriosamente - e é aí que preciso de esclarecimentos - isso passou a ser um processo a envolver refino e a mandar ou discutir a hegemonia da Petrobras no refino.

Aí preciso fazer uma colocação fundamental. É o seguinte: o mercado não é de refino, não existe mercado de refino, existe mercado de combustível. Quem produz para o mercado de combustível é a refinaria nacional ou a que está lá fora e que, para efeitos da jurisdição nacional, o importador é o agente que traz o produto. Então, você tem duas origens de produtos: um importado e o produto refinado no Brasil. Esse é o mercado de combustível. E todos vocês afirmaram que ele é livre e que tem 134 agentes etc, etc. As refinarias, desde 1997 - ajudei a escrever a lei... Está liberado. Quem quiser fazer refinaria pode pedir uma autorização simples. Não precisa concessão, não precisa edital, não precisa licitação, não precisa nada. Vá à ANP com o projeto, a ANP dá autorização - é uma autorização - e você constrói sua refinaria.

Aí, bom, as condições de mercado. Havia as flutuações, os processos das patamares que talvez afugentassem investidores. Eu acho que não, eu acho que a razão não é essa. A razão de quem conhece o mercado de petróleo é que não houve novos acréscimos de refinarias no continente americano, como um todo, nas últimas décadas. Houve, talvez, uma exceção por conta do *shale oil*, nos Estados Unidos, que quebrou um pouco a regra. Houve um cara lá que construiu uma refinaria - até o conheço - de 60 mil barris, parecida com a nossa lá no Rio Grande do Norte, para refinar, especificamente no pé dos

Montes Apeninos, um pedaço de óleo do *shale oil*. Fora isso, não houve nenhum agente econômico que tenha acrescido capacidade de refino no território do continente americano como um todo nas últimas décadas. Parece-me que é assim. Por que isso? Porque havia excesso de capacidade. Houve uma época em que houve o *boom* do petróleo etc e etc. E a tendência é de que haja sobra porque, com a substituição do petróleo gradualmente, você vai ter mais sobra, e os investimentos das empresas integradas devem se concentrar mais, justamente, nos usos do petróleo, no próprio combustível. Aí vem até uma questão ancilar aqui que é o erro estratégico que reputo à Petrobras de sair dessas áreas.

Voltando a esse processo do Cade, por que o Cade se estendeu a aceitar uma proposta da Petrobras, voluntária? Quer dizer, há um determinado momento em que ela é instigada por um processo menor - com todo o respeito, mas um processo bem menor - e é posta em dúvida a atuação competitiva dela. Aí, misteriosamente, a ANP entra, alimenta esse processo com uma espécie de um estudo sobre o monopólio do refino e passa o processo a versar sobre o mercado de refino que é uma coisa que, como eu disse, não existe. Na minha cabeça, não existe mercado de refino. O refino é uma atividade, não é um mercado. E aí, mais misteriosamente ainda, a Petrobras surge, Flávio - o Tojal conheço há 200 anos... Não consigo entender a Petrobras como uma empresa de mercado... Ou ela é de mercado ou é do Governo. Como uma empresa de mercado, ela não pode se sujeitar a um processo no Cade, ir lá e simplesmente imolar oito refinarias em troca de um processo menor como esse. Isso não tem a menor proporção, está errado, vai ser contestado, e é um escândalo. O Cade não pode parar de investigar um procedimento dele em função da entrega de oito refinarias, porque a Petrobras disse que vai vender oito refinarias.

A outra questão é a seguinte: a Petrobras está vendendo oito refinarias porque ela quer, porque acha um bom negócio fazer isso, ou porque o Governo mandou? Ontem perguntei ao Ministro Bento aqui, e ele me disse, claramente, com todas as palavras que o Governo não mandou, que a Petrobras está tomando essa decisão porque é uma empresa de mercado e acha que isso é um bom negócio. Significa que os gestores que estão lá vão responder, algum dia, aos acionistas pelo absurdo que se está fazendo agora. Quer vender oito refinarias porque foi acusada, levianamente, levemente, de monopólio de refino, quando isso não existe. Ela simplesmente vai lá e entrega oito refinarias. "Cade, fica quietinho aí, não faz faça mais nada não". Isso é aceitável, Ricardo? É isso o que o Cade vai fazer?

A pergunta é para ANP. Se fosse a Shell, a Esso ou a Cosan que tivessem domínio no mercado - conquistado com méritos próprios - de refino, com todas as importações abertas, a ANP iria lá fazer um estudo para dizer que o cara é hegemônico e levar ao Cade para o Cade mandar o sujeito vender suas oito refinarias, de dezesseis? Será que a ANP faria isso? Será que isso não seria visto pelo mercado privado como uma ultra intervenção, como um grau altíssimo de intervenção no domínio econômico, na competição, no mercado, nos investimentos que a Shell, que a Esso ou que a Cosan teriam feito? Então, vamos fazer uma mudança de sujeitos e parar de ver a Petrobras como um elemento que foi vilipendiado, que acabou, que morreu, que está falida, quebrada... Não é nada disso.

Os erros que os Governos anteriores cometeram... E ontem, aqui, assumi dois ou três. Não tenho medo de assumir os erros do Governo dos Partidos dos Trabalhadores não! Nós erramos como qualquer outro Governo erra. Agora, esses erros são completamente desproporcionais ao que se quer vender como erro para justificar um erro muito maior. É terrível o que se está fazendo aqui. Está se forçando uma empresa a vender ativos sem a menor justificativa. A justificativa de concentrar investimentos no pré-sal é simplesmente ridícula! É ridícula! Nenhuma empresa que ache uma reserva dessa... Aí, depois, vêm dizer: "Nós queremos depender menos das importações, nós queremos preço justo." Como? Você lutou esse tempo todo para ser autossuficiente em petróleo, diz que tem um déficit de refino, não trabalha no... Qual é a indução que a ANP está fazendo para investimentos em novas refinarias? Nenhuma, não vi nenhuma. Estou vendo a indução a vender refinarias existentes. Que graça tem isso? Entrar no mercado brasileiro comprando refinaria amortizada, toda bonitinha, arrumada pela Petrobras, eu também faço. Também quero ser empresário desse jeito. Quero ver o cara entrar em uma refinaria nova. Comprar duto da Petrobras, no Nordeste inteiro, para cobrar pedágio da própria Petrobras, que usa 100% da capacidade que já está contratada também é bom, é ótimo negócio. Quero ver quem vai construir os novos *loops*, quem é que vai dobrar aquela capacidade de passagem de dutos. Onde está esse compromisso? Eu não vi. Desculpem-me. É apenas porque não estou vendo a razão disso aí.

Como é que cortam o pé da empresa? O *downstream* de uma empresa de petróleo integrada é o pé da empresa, é onde ela entra no mercado, é como ela consegue vender diretamente. A Petrobras tem hegemonia no mercado brasileiro por mérito próprio, porque o Estado brasileiro optou, durante muito tempo, por exercer um monopólio porque ninguém queria entrar aqui. A partir dos anos 90, nós abrimos, consensualmente. Todos chegaram a um consenso - partidos de esquerda, de direita -, todos chegaram à conclusão de que havia uma capacidade limitada de investimentos, que havia um mercado maduro, que o Brasil podia, como Estado, ser maduro o suficiente para regular o setor, para criar uma agência reguladora forte, competente. Eu ajudei a fazer as casinhas da ANP, os organogramas da ANP. Nós estávamos orgulhosos desse processo. Agora, a ingerência direta dentro da empresa de petróleo principal, que ainda é uma *longa manus* do Estado nesse processo, que pode ser usada para beneficiar, para nós tirarmos proveito da autossuficiência que nós conquistamos para

regularizar um pouco o mercado... Não é fazer como foi descrito aí, claro, um patamar abaixo dos preços internacionais de 2011 a 2014. Foi um erro, isso foi um erro. Mas esse erro não justifica uma política de preço - já para entrar na segunda parte da pergunta - em que o Estado... Agora está se usando o argumento - e ontem, o tempo todo, tive de combater isso - de que os Estados têm que diminuir os impostos sobre os combustíveis. Não têm que diminuir imposto sobre combustível nenhum. Os Estados só têm isso para viver. O Estado tem isso e a energia. O Estado brasileiro vai viver de que, minha gente? Essa é a tese do Estado mínimo de novo? Quer dizer, aí todo mundo vai à Alemanha e acha bonitinha a escola pública alemã! Vai à França e acha lindo o hospital público francês! Tudo de graça. Como é que aquilo é feito? Temos que cair na real, gente.

Não é porque as pessoas se corromperam, porque a política ou sei lá quem, o Governo, se desgastou e foi todo enlameado por escândalos de corrupção - não só os governos de agora, mas todos os anteriores - que a gente vai negar o Estado brasileiro. O Brasil, culturalmente, depende da atividade do Estado, tem desigualdades imensas em seu território, não pode prescindir disso. Estado mínimo é conversa para Avenida Paulista, para a Zona Sul do Rio. Vamos tomar Chopp na praia de Ipanema e falar de Estado mínimo. Para eles, tanto faz. Vá lá para o Rio Grande do Norte ver o que é o Estado mínimo. Se o Estado mínimo acontece lá... Então, os Estados precisam dessa receita sim.

Os impostos sobre o combustível, no Brasil, não são altos, não são. Comparar com os Estados Unidos é uma bobagem. Nós Estados Unidos há uma cultura de automóveis. O cara lá não tem carteira de identidade, tem *driver license*. Eu morei lá. Eu não tinha carro. Fui tirar uma carteira de identidade, e o cara me disse: "O senhor tem que tirar uma *non-driver license*." O sujeito não é um cidadão, ele é um motorista. Quando ele é um cidadão sem ser motorista ele é um não motorista. É uma cultura que não dá para comparar com a nossa, pelo amor de Deus! Nós temos que nos comparar com países europeus, com países asiáticos, que estão se desenvolvendo. Esses países têm receita forte de impostos advindos de atividades que são facilmente tributáveis e facilmente fiscalizáveis, como o consumo de energia, como o consumo de combustível.

Então, o problema não é aí. O problema do combustível cresceu - meu amigo consumidor que está em casa ouvindo - porque o Governo anterior e estes abraçaram uma política de paridade completa, em tempo real, em dólar, ao preço internacional, num País autossuficiente em petróleo. Ou seja, jogaram fora cinco décadas de luta para conquistar a autossuficiência para ter um preço internacional. E aí dizem que o preço é justo. O que é o preço justo que a gente vai querer almejar? É um preço em que o Estado abre mão dos impostos? É um preço em que Petrobras se iguala a todas as empresas privadas do mundo e busca lucro máximo? É um preço em que ela vira um produtor independente, exportador de petróleo, sem refinaria ou com metade das refinarias? Como a gente chega à autossuficiência de refino se a Petrobras, para começar, já vende metade do seu parque sem compromisso nenhum de quem está comprando de aumentar nada? Não vi isso. E a gente fica eternamente oscilando ao sabor internacional.

Você falou de um gatilho, de um mecanismo de volatilidade excessiva. Não vi nenhum. Sabe qual foi o mecanismo contra a volatilidade excessiva que a gente teve? Greve de caminhoneiros. Quando a gente tiver uma guerra no Oriente Médio ou um furacão... Isso não aconteceu, veja que não aconteceu nenhuma intempérie de grande porte e fora no nosso controle desde que se assumiu essa nova política. Esse teste não aconteceu ainda. Aquele foi pequeno. Espere um pipoco no Oriente Médio ou um furacão no Golfo do México para ver. Aí vão fazer o quê? Ou outra greve dos caminhoneiros? Aí vai o Presidente Bolsonaro e diz: "Vou congelar o diesel." Isso não é política de preço combustível. Você não vai deixar pipocar lá para US$100, US$120, US$130, US$140 o barril, porque estoura o País. O País não está acostumado com isso, não foi acostumado com essa realidade.

Então, há perguntas que eu queria fazer: em relação a esse processo do Cade, se o Cade vai realmente deixar isso acontecer, se não vai reagir a isso, quer dizer: vai aceitar esse estudo e esse compromisso e, em lugar de terminar a investigação, acusar devidamente a Petrobras do que ela foi fazer e multar, ou fazer alguma punição específica? Se a Petrobras vai se sujeitar a essa ingerência também; se é ela que está, realmente, querendo vender as refinarias? Qual é a razão estratégica por trás disso? Não dá para entender. Vai virar uma produção independente, vai virar uma Anardarko, vai virar uma Kerr-McGee, uma empresa independente de petróleo, só produzir petróleo para exportar?

Da Abicom, saber talvez se realmente o processo foi assim, se tudo o que vocês queriam era regular aqueles pontos de incerteza de abastecimento; e da ANP, qual é a política a que se quer chegar? Quando a gente vai conseguir a tal segurança e independência em relação às oscilações internacionais, ou pelo menos... Eu não quero o desgarramento completo, vou até repetir o que eu falei ontem: nós não queremos uma Venezuela aqui, com preço baixíssimo de diesel e tal, subsidiar a nossa economia toda com petróleo vendido lá fora e, dentro, um preço totalmente artificial, não é isso. Mas eu, só para até terminar com uma proposição concreta, e até fazendo coro com a proposta que vocês fizeram em questão do *royalty*, continuo achando que, para o Brasil, nas condições - do Brasil "Brasil"; não é comparar com os Estados Unidos, nem Europa, nem Japão, muito menos... O Japão é importador absoluto de tudo que é energia; então, ele, sim, tem que flutuar o tempo todo ao sabor das oscilações no mercado energético e petrolífero, porque ele depende completamente dele. Nós,

ao contrário, lutamos para não estar nessa dependência completa. Mas também não queremos ser uma ilha. Então, qual é o meio-termo? É um processo em patamares, recuperar a ideia do processo em patamares, e exercê-la direito, com periodicidade definida, sim; então, para o diesel são três dias, cinco dias - claro que não vão ser dois anos, não é possível, mas de dias para o diesel, dias para a gasolina -, e os parâmetros da equação: pode haver 75 parâmetros dentro da equação, mas, se cada um dos 75 fatores for conhecido e calculável por qualquer estagiário da Fundação Getulio Vargas, qualquer afretador do Brasil vai ter um "carinha" lá com uma planilha de Excel e vai poder calcular o frete dele daqui a um mês, dois meses, 45 dias, 60 dias. É isso que a gente quer. Essa política de preços que está aqui está afetando já, e isso vai ser obviamente diagnosticado daqui a pouco; ninguém está falando isso, mas o exportador do agro já está afetado por isso; o produtor industrial já está afetado por isso; e quem for da CNI ou da CNA que fizer coro com essa política aí está dando um tiro no pé, está sendo ingênuo ou mal-intencionado. Mas está errado. Isso não é bom para o Brasil, nós não lutamos todas essas décadas para chegar a esse ponto e ficar totalmente sujeitos ao preço internacional, em tempo real e em dólar.

Então, essa é genericamente a visão que eu queria expor aqui, e o comentário de vocês, quando possível, pedindo mais uma vez desculpas por ter que me ausentar aqui no meio.

Obrigado.

Obrigado, Presidente, pela tolerância e pela chance de falar aqui antes.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - V. Exa. é especialista, e são importantes os questionamentos de V. Exa.

Senadora Zenaide também como autora do requerimento.

A SRA. ZENAIDE MAIA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN. *Fora do microfone*.) - Não, eu prefiro...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Vamos aguardar outra... O.k.

Então, eu vou... Senador Zequinha, vou fazer outra Mesa, V. Exa. prefere...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - A próxima.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Na próxima? Está ótimo.

Então, eu vou desfazer essa Mesa, agradecendo a todos. Evidentemente, eu sei que alguns têm algum compromisso, mas, antes de sair, a gente dá a palavra para as considerações finais.

Nós vamos desfazer a Mesa e pedir que todos tomem assento ali.

Quero convidar para compor a segunda Mesa...

Convido para compor, então, a segunda Mesa Alexandre Manoel Angelo da Silva, que é o Secretário de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria, da Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria (Secap), do Ministério da Economia.

Convido também Leonardo Gadotti Filho, Presidente Executivo do movimento Combustível Legal; Paulo Cesar Ribeiro Lima, Consultor Técnico, representante da Associação dos Engenheiros da Petrobras; José da Fonseca Lopes, Presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam); Dary Beck Filho, Diretor de Finanças, Administração e Patrimônio do Sindicato dos Petroleiros do Rio Grande do Sul, representando aqui a Federação Única dos Petroleiros. *(Pausa.)*

Eu vou já iniciar...

(Interrupção do som.)

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - ... para a gente poder ganhar tempo. Então, eu concedo a palavra ao Sr. Alexandre Manoel Angelo da Silva, para fazer também a sua apresentação.

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - Bom dia a todos. Em primeiro lugar, eu gostaria de, em nome do Ministério da Economia, agradecer ao Senador Izalci Lucas pela oportunidade de debater esse tema e, aproveitando também o ensejo, cumprimentar V. Exa. e, em nome de V. Exa., cumprimentar todos os presentes na Mesa e os demais Senadores presentes nesta audiência.

Muito já foi falado aqui, Senador. Então, basicamente a gente não vai ter o que acrescentar em termos de conteúdo, eu diria, mas, dado que nós fomos convidados, o nosso relato aqui é basicamente deixar claro qual é a visão do atual Governo para o setor de combustíveis, o que, na verdade, é uma visão do Ministério de Minas e Energia; a gente apenas assessora e dá apoio, é esse o nosso roteiro. Vou falar um pouquinho do que o Ministério da Economia vem, nessa parte de assessoria...

(Soa a campainha.)

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - ... participando no setor de energia e, em particular, no setor de combustíveis, e aqui é a consideração final.

Então, deixar claro que o Ministério da Economia não tem uma opinião na formulação da política pública energética, que é, realmente, do Ministério de Minas e Energia, que é responsável também pela supervisão e implementação, pelo zelo do abastecimento nacional, mesmo porque ele é o poder concedente e tem todo um apoio intelectual para isso da empresa de pesquisa energética, que fundamenta tanto as políticas deles de curto prazo quanto de longo prazo, até mesmo por meio do balanço energético que eles elaboram. Nós, lá no Ministério da Economia, estamos apenas na tentativa de sermos aqueles anjinhos lá perto do Ministério de Minas e Energia, dizendo: "Olha, tua política tem que ter concorrência, tem que prezar pelo consumidor lá, aquele agente difuso, que não tem representante muito claro." - porque nós devemos sempre zelar pela concorrência, pela promoção de preços competitivos, porque isso vai trazer mais bem-estar para o consumidor. A gente tenta fazer sempre isso com o maior rigor técnico: há uma equipe lá muito capacitada, sempre com análise de impacto regulatório, as nossas proposições sempre buscam assessorar o Ministério de Minas e Energia nesse sentido, e a gente faz isso participando de diversos fóruns, entre eles o RenovaBio e o CNPE, que é o Conselho Nacional de Política Energética, de que foi tão falado aqui, sempre nessa direção de que as diretrizes de política energética possam se fundamentar na promoção da livre concorrência. É isso que o corpo técnico do Ministério da Economia preza, e nisso a gente tem sido muito beneficiado de ter um tão competente e tão zeloso pela política de promoção da concorrência como é o Diretor Presidente Décio Oddone, que vem trabalhando muito próximo, desde o Ministério da Fazenda, e agora também no Ministério da Economia. Ficou muito clara aqui a visão dele de que nós, em grande medida, compartilhamos, sabendo que a agência é completamente independente. Da mesma forma, a gente procura acompanhar a parte da regulação, que está bem alinhada, dado que, como ele deixou muito claro aqui, a busca deles lá é pela promoção da concorrência. E, claro, o Cade, pela sua atividade inata de buscar prevenir práticas anticoncorrenciais ou qualquer conduta nociva à concorrência.

Então, a agenda do Ministério da Economia tem, nesses últimos anos, buscado isso, e, de certa forma, nós participamos, contribuímos, nessa maior previsibilidade que hoje existe nos cronogramas nas rodadas de licitação de petróleo, no aprimoramento também da política de controle local, que tinha vários entraves, vários obstáculos ao investimento, ao aperfeiçoamento do regime de partilha, e isso redundou, depois de longos anos sem leilão de petróleo, com basicamente um custo de oportunidade altíssimo, na volta dos leilões: em 2017, 2018 foram feitos quatro leilões, que geraram uma arrecadação direta de quase R$14 bilhões para os cofres públicos. Também, depois de cinco anos de um contrato completamente idiossincrático - como as pessoas falam, uma "jabuticaba", que foi a cessão onerosa -, depois de cinco anos de revisão, este Governo, graças a Deus, conseguiu chegar a um acordo neste ano, e isso vai possibilitar ao País ainda em outubro, eu acho, começo de novembro, fazer o maior leilão do mundo de petróleo, que vai leiloar, justamente, esse excedente da cessão onerosa, que, só de maneira direta, vai fornecer um bônus estimado aí em mais de R$100 bilhões - R$106 bilhões -, apenas estimativa. Enfim, é sempre nesse sentido, é uma agenda que redundou nessa nossa busca por mais competição, mais produtores, maior investimento, que gera mais emprego e arrecadação.

Ainda nessa agenda, nós temos participado lá, junto com diversos atores, todos esses atores que eu coloquei aqui - MME, ANP, EPE, Cade -, dessa agenda do novo mercado de gás, que é uma agenda que visa aperfeiçoar a prática regulatória tanto no setor de transporte quanto também no setor *downstream*, e promover a concorrência no *upstream*, promover essa concorrência, e o acesso aos dutos - escoamento de produção e as outras *essential facilities* no *upstream* -, de tal forma que haja realmente uma liberalização desse mercado e se possam alcançar preços competitivos do gás natural e também dos seus derivados, seja o metano, etano, butano... Aí haverá, com certeza, preços competitivos em vários insumos da cadeia no setor industrial, permitindo uma retomada da industrialização.

Essa agenda gera tantas oportunidades, são múltiplas oportunidades, que é difícil até elencá-las. Se esse aperfeiçoamento, tanto na regulação no *downstream* lá na distribuição, quanto também essa liberação de capacidade no setor de transporte e essa promoção de concorrência na parte do *upstream* for feita, os ganhos para a sociedade brasileira são tão múltiplos que é difícil, mais uma vez, reitero, elencar os benefícios esperados que estão ali propostos.

Em particular, no setor de combustíveis, as três principais agendas que nós temos acompanhado já foram bastante reiteradas aqui, de diversas formas, tanto pela ANP, quanto também na fala dos diversos agentes que aqui estiveram na primeira Mesa. Em particular, gostaria de ressaltar a Resolução CNPE 9, de 2019, que foi um ato que terminou redundando, por circunstâncias, conjuntamente nesse termo de compromisso de cessação de conduta do Cade, desse acordo, de comum acordo com a Petrobras, e esse é o direcionamento básico da Resolução do CNPE, com vista a diminuir a concentração do mercado de refino, 98%, como foi dito aqui, e, com vista a promover a concorrência, teve apoio também do Ministério da Economia.

Houve outra Resolução também, como a gente vai falar aqui, da distribuição de combustíveis, sobre que também foi falada, a Resolução CNPE nº 12, que é basicamente um *enforcement* para a agência reguladora terminar vários estudos, entre eles, venda direta do etanol, novos arranjos societários. Também há determinações ao Ministério da Economia em particular, o Ministério da Economia como Secretário Executivo do Confaz, para ver melhor essa questão da monofasia tributária, e também há uma agenda aos demais Ministérios do Governo para promover estudos e o Governo ter uma posição em relação a essa parte concorrencial.

Nós também temos trabalhado na política de diferenciação de preços do GLP, como vou falar aqui, e, foi até a última fala do Senador que arguiu aqui o representante do Cade, nós trabalhamos, em particular, na Resolução do CNPE, nisso que redundou nessa venda de oito das 13 refinarias da Petrobras que são responsáveis por 98% da capacidade de refino - ressalto aqui a fala do representante do Cade -, que foi uma venda que buscou, esse acordo aí feito se preocupou também para que não houvesse uma transferência de um monopólio público para um monopólio privado, e aí há todo um arranjo, evitando, inclusive, a formação de monopólios locais ou regionais.

É esse o desenho que foi proposto, justamente com esse intuito de ampliar a concorrência e trazer preços competitivos, atrair investimentos. Lembrando aqui também que essa agenda do mercado de gás vai ajudar também, bastante, a essa competição aí do preço de combustíveis, porque até a gente imagina que possa haver, futuramente, no Brasil um mercado inclusive de automóveis também bastante abastecidos pelo gás natural se tudo caminhar na direção que se está pretendendo, o que vai gerar, claro, maior competição nesse mercado.

Também, outra resolução bastante importante, o Décio frisou-a bastante aqui na fala dele, essa questão de que essa é uma resolução que não tem efeitos práticos tão fortes quanto a outra, Senador, que é a nº 9, mas ela é uma resolução no sentido de que recomenda: "Olha, Governo, termina teus estudos, porque a gente precisa ter uma agenda concreta". Então, faz um *enforcement* aí, até à própria agência reguladora, a vários Ministérios, no sentido de dizer: "Olha, a gente precisa ter uma visão conjunta e alinhada sobre o que a gente quer com a venda direta do etanol". Claro que do ponto de vista concorrencial o Ministério da Economia, por uma questão, como eu falei para o senhor, por uma questão até da natureza, não pode ficar contra essa agenda, porque ela traz, em tese, mais produtores para o mercado, traz uma maior concorrência. Agora, claro que a gente sabe que isso não pode ser feito sem uma forma segura e que traga realmente segurança na transição.

Também os estudos foram no sentido de trazer o fim da tutela regulatória, porque, na verdade, a liberalização da fidelidade da bandeira do distribuidor nos postos, que nada mais é do que a ANP deixar de fiscalizar se essa fidelização da bandeira está existindo ou não, e também outros usos do GLP que possam existir, porque hoje existem várias restrições para o uso do GLP, entre outros estudos, mas, nesse sentido, de a agência finalizar a visão dela sobre esses vários segmentos aí do mercado de combustíveis.

Além disso, também essa resolução do CNPE também recomendou ao Governo, e são vários Ministérios, quais são os arranjos societários possíveis nesse setor, como é que a gente define aqui o acesso aos oleodutos. E, como o Décio aqui enfatizou, a monofasia tributária precisa do Confaz, em tese, se não for aqui, por esta Casa, vocês vão se definir ou não? Então, é uma resolução que pede, recomenda que todas essas partes que são envolvidas na política pública aqui do setor de combustíveis possam terminar seus estudos e deixar claro para a sociedade o que querem. Assim eu entendi essa Resolução nº 12.

E, inclusive, ao próprio MME há uma recomendação, que fez parte aqui da agenda deles, como eles colocaram aqui, que é a agenda do Governo, do setor energético, que o MME se articule com outros órgãos para acelerar e aprofundar esse combate à sonegação e a adulteração de combustíveis. O nosso papel lá, no Ministério da Economia, é sempre no sentido da ampliação da concorrência com vistas a trazer preços mais competitivos e a atrair investimento.

E assim, também, a gente tem buscado o fim da diferenciação de preços também no GLP. Hoje a gente tem um entendimento no Ministério...

(Soa a campainha.)

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - ... de que esse fim da diferenciação de preços deve vir concomitantemente ao fim da política que hoje é estabelecida pela Petrobras e essa política tem que ter uma maior clareza para o mercado. Então, ele teria que vir, como hoje há indícios de que esse preço está um pouco acima no mercado internacional, você teria que mudar a política, acabar com a diferenciação e a Petrobras seguir o preço do mercado internacional de maneira mais transparente.

Enfim, é essa que é a nossa fala aqui, Senador, no sentido de dizer que quem lidera a política de combustíveis no Governo e quem tem realmente a dizer sobre a formulação, o que vai acontecer é o Ministério das Minas e Energia. O nosso foco lá, no Ministério da Economia é sempre no sentido de lembrar ao Ministério das Minas e Energia que a gente deve focar na ampliação da concorrência e arranjos de mercado...

(Soa a campainha.)

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - ... que possam trazer maior competição. E enfatizar que o CNPE e o Cade têm sido fundamentais para sinalizar a mudança na política energética nacional.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Sr. Alexandre.

E já passo aqui para o Leonardo Gadotti, também para fazer a sua exposição.

O SR. LEONARDO GADOTTI FILHO (Para exposição de convidado.) - Bom dia, Senador Izalci!

O SR. LEONARDO GADOTTI FILHO - Bom dia, Senador Izalci! Eu queria, em nome da Plural e das suas associadas, agradecer a oportunidade de estar aqui hoje, discutindo esse tema de tamanha relevância. Da mesma maneira, cumprimento a Senadora Zenaide, o Senador Zequinha, o Diretor Décio, aqui representando todos os demais companheiros de Mesa, senhoras e senhores, bom dia!

Eu trouxe uma apresentação que, de alguma maneira, mostra, os gráficos podem ser muito similares, mas vou tentar sumarizar da melhor forma possível. Inicialmente, o código nosso de integridade é importante citar, a Plural aí, em observância ao seu Código de Integridade e Conduta, não trata, entre outros, dos seguintes temas: preço dos produtos comercializados pelas associadas ou seus concorrentes, incluindo descontos concedidos, margens de lucro, condições de venda e concessão de crédito a clientes, mudanças programadas de preço e quaisquer outras questões que impactam o preço de venda final.

As informações que os senhores estarão vendo hoje aqui são baseadas em dados históricos e agregados e dados públicos.

Sobre a associação propriamente dita, esses são os nossos associados, grandes empresas na área de distribuição de combustíveis, logística primária e produção de lubrificantes. São 16 sócios no total.

Inicialmente, eu queria mostrar, para colocar em perspectiva, o crescimento esperado de oferta e demanda até 2027. Isso são dados da EPE e que demonstram que particularmente no óleo diesel nós temos, até 2027, considerando um crescimento de PIB eu diria que modesto, na ordem de 1,5%, 1,8%, 2% ao ano no máximo, estamos falando em crescimento do consumo de óleo diesel da ordem de 50% *versus* a oferta que existe hoje no mercado, basicamente de produto produzido no Brasil pelas refinarias da Petrobras.

Biodiesel também, uma distância de praticamente 50% acompanha no diesel, logicamente. Gasolina, em função do programa RenovaBio, um crescimento bem menor, mas, no etanol, a gente vê também algo em torno de quase 50% de crescimento entre agora, a oferta de hoje do mercado, e a oferta planejada para 2027.

E, para isso, a gente precisa, para chegar nesse ponto, de atração de investimentos, como a gente vem discutindo aqui, destravamento da infraestrutura. Acho que o Governo já deu uma boa demonstração com os leilões recentes aí, de alguns portos, o que facilita a cabotagem. A gente precisa de uma política para biocombustíveis, um marco nessa questão, de como é que vai funcionar. Recentemente, vivemos a questão de represamento de preços por parte da Petrobras, um sofrimento enorme por parte dos produtores de etanol, o que praticamente inviabilizou, durante algum tempo investimentos na área. Agilidade no que diz respeito a licenciamento ambiental. Não se pode conviver, para se obter uma primeira licença de projeto, são quase dois anos espera para se ter um licenciamento ambiental. Se a gente quer atrair investimentos, a gente precisa ser, de alguma maneira, mais ágil nessas questões. E, logicamente, melhoria do ambiente concorrencial, sobre que a gente vai poder ver, à frente, algumas sugestões.

Isso são dados feitos por uma consultoria contratada, o BCG, baseado naquela estimativa de demanda para 2027. As perspectivas de investimentos de curto prazo no Brasil, estamos falando aí em menos de dez anos agora, são de R$82 bilhões na área de infraestrutura basicamente. Estou falando aí em dutos e não são novos dutos, simplesmente melhorar as condições dos dutos atuais, dos dutos de mercado. Em níveis de terminais portuários, R$1,6 bilhão, expectativa para que melhorem as condições dos nossos portos. Em ferrovias, não estou falando de novos trilhos, mas simplesmente de mais material rodante e terminais ferroviários, estamos falando na ordem de R$3,9 bilhões de investimentos.

Para se fazer frente àquela demanda estimada de biocombustíveis, são necessários R$38 bilhões, mais de R$38 bilhões na construção de novas usinas, seja de etanol, seja de biodiesel, e a infraestrutura multissetorial, que também agrega outros setores da economia, além de combustíveis. Aí, eu falo de novas ferrovias, novos portos, novos aeroportos, mais R$37 bilhões.

Então, isso é o que a gente precisa para destravar as questões de infraestrutura. E, só para os senhores terem uma ideia, é um exemplo que eu cito sempre. Quando se fala de infraestrutura em combustíveis líquidos, hoje um navio de um

importador, como o da Abicom ou de uma das distribuidoras sócias da Plural, mesmo da Petrobras, um navio de 40 mil toneladas aporta em Santos, ele carrega mil bitrens para que esse produto seja escoado de Santos hoje. É a única forma de escoamento de Santos. Os dutos estão sobrecarregados e não há outra maneira de você tirar o produto de lá. Então, para ver o problemão que nós temos na área de infraestrutura.

Aqui eu procuro mostrar, em algumas janelas de tempo, o que já vem acontecendo no nosso mercado quando se fala de precificação. Eu acho que nós já tentamos de tudo se nós voltarmos no passado. Lembrando um pouco, até 1993, tínhamos o monopólio, alta inflação, os preços eram controlados. Quando se anunciava preço de aumento de gasolina, isso era manchete especial no jornal, a televisão parava para dar esse anúncio e isso era um gatilho para subir preço de todos os produtos. Isso causou um trauma na sociedade brasileira e hoje existe uma memória nossa que se lembra desse tempo de inflação quando se fala de aumento de preço de produto. Isso ainda continua indo para as primeiras páginas dos jornais. O que não acontece em economias mais modernas.

Muito bem, lá, em 1994, tivemos o Plano Real, que estancou as questões inflacionárias, em 1997, a lei do petróleo é promulgada, a criação da Agência Nacional do Petróleo, um novo marco regulatório, liberação de preços, criação de 350 novas distribuidoras no Brasil, uma avalanche de liminares e começamos a viver as questões ligadas à sonegação. E, sempre, o nosso consumidor, que é a quem interessa no final ter produtos de qualidade, preço e segurança, vem sofrendo com isso desde o esse princípio. Quando a gente voltar na época, lá, do monopólio, os postos fechavam às 8h da noite, os senhores lembram, não abriam nos fins de semana, eram reajustes frequentes, filas nos postos para carregar, não aceitavam cartão de crédito, muito mal e mal com cheques você podia pagar. Isso é um passado recente nosso.

Isso veio evoluindo ao longo do tempo. A gente conseguiu, na fixação de um marco e liberação de preço, novas ofertas para o consumidor. Isso começou a melhorar, os postos começaram a abrir. Chegamos na estabilidade artificial que vivemos entre 2005 e 2015. Começamos a abrir para importação, meio que vaga-lume - começa, para -, porque esse controle de preços por parte do Governo afetou também essa questão de importação, afetou o investimento e nós vimos, naquela época, saírem do Brasil grandes empresas distribuidoras, como Esso, ExxonMobil, como Texaco, como Repsol, como a Jeep. Essas empresas foram embora do Brasil, por quê? Questões ligadas, principalmente, a sonegação, adulteração, o ambiente de negócios se corrompeu naquele momento. E agora estamos vivendo, desde 2016, a primeira tentativa nossa, porque acho que chegamos a um ponto importantíssimo. A gente está começando a modernizar esse mercado no que diz respeito à precificação, que é a PPI, Paridade por Preço Internacional. Então, o mercado é quem está definindo preços. Na ponta, a gente consegue ver uma volatividade. A sociedade tem que começar a aprender a conviver com a volatividade no preço do óleo e câmbio. Acho que a gente ainda traz aquela nossa memória de que a gasolina, o preço da gasolina é algo muito importante e cada vez que aumenta, vai para a televisão. Nós temos um problema de comunicação. A gente tem que informar melhor a sociedade sobre como esses preços funcionam, como é que esse mercado funciona em economias mais modernas. A gente necessita atrair urgentemente investimentos. E investimentos a gente vai atrair na medida em que demonstra que quem controla preço é mercado e não é governo. Por fim, nós precisamos buscar novas fontes de suprimentos, seja nas questões de refino, com novas refinarias, com investimentos nas atuais ou com novas fontes de suprimento, basicamente através de importação de produto. E com isso levar maior eficácia, com benefício, ao consumidor. É isso que no final interessa.

Isso aqui é um exemplo, um estudo feito pelo BCG, a avaliação das refinarias do parque de refino da Petrobras antes - é um exemplo interessante -, antes da aplicação da PPI, da Paridade de Preço Internacional, quando diversos bancos internacionais avaliaram o parque de refino da Petrobras em US$1 bilhão, se fôssemos levar as questões da forma como o preço era fixado no Brasil até então. Do lado direito, os senhores e as senhoras vão ver que, na medida em que se implementa Preço de Paridade Internacional, quando as refinarias podem vender o seu produto baseado nos mercados e na concorrência externa, esse mesmo parque de refino passa a ser avaliado em R$36 bilhões. É isso que o investidor quer na prática ver para poder trazer dinheiro para esse negócio no Brasil.

Agora eu trago um exemplo na prática do que vem acontecendo com preços nesses primeiros seis meses do ano no Brasil. Então, já dentro do mercado a PPI, usando o Preço de Paridade Internacional, de janeiro deste ano até agora, recentemente, 22 de junho, você tem a decomposição do preço da gasolina. Já foi dito aqui e não vou voltar, mas o que é importante é que, enquanto na refinaria os preços cresceram 15%, que é o que é anunciado nos jornais, nas bombas só cresceram 3% nesses primeiros seis meses do ano. Então, esse é um problema de comunicação que nós temos hoje no Brasil. Na medida em que se anuncia que o preço sobe na refinaria tantos por cento, esse preço não sobe linearmente nas bombas. Há outros fatores de decomposição de preço ou composição de preço que vão impactar aquele preço final. E é isso que a gente tem que, num esforço enorme, informar a sociedade.

Olha só o exemplo claro está aí. São preços públicos, publicados pela ANP e que demonstram que, enquanto sobe 15% na refinaria, o etanol anidro caiu três; o preço PIS/Cofins não aumentou porque é um preço absoluto, é um valor absoluto; o ICMS subiu 2%; margens de revenda, frete e distribuição caíram 9%.

Quando a gente vai para o diesel, a mesma fotografia, entre janeiro deste ano e junho, dia 22 de junho, os preços na refinaria subiram 14%; biodiesel caiu os mesmos 14%; ICMS, que já foi exposto aqui e que tem um fator que agrega custo nessas situações, subiu 1%; margens de distribuição, revenda e fretes caíram oito. O preço na bomba só subiu quatro. Então, isso tem que ser comunicado. É isso que a gente tem, através de um esforço grande, que comunicar e não simplesmente o preço que hoje acontece na refinaria.

Se nós pegarmos o que aconteceu desde a aplicação do PPI, os diversos momentos que aconteceram entre 2017, junho de 2017, e agora, a gente consegue vislumbrar que o preço do petróleo, o preço do cru é aquela faixinha roxa dentro dos preços da gasolina. As faixas são assimétricas, ou seja, o que acontece na gasolina, o que acontece no petróleo vai acontecer nas outras faixas de composição de preço da gasolina.

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO GADOTTI FILHO - Então, quando vocês olham a parte branca, é o que se demonstra como fretes, margens. E o preço final de bomba está lá em cima, R$4,45 agora, na última pesquisa.

Quando a gente vai para o óleo diesel é exatamente a mesma figura. As faixas são assimétricas. Quando sobem, sobe o ICMS; lá em cima, os preços bomba; quando cai, o preço cai da mesma forma, da mesma maneira. Isso são dados públicos, compostos aqui para demonstração do que vem acontecendo no mercado desde 2017.

Bom, por fim, só para voltar ao ponto inicial da nossa conversa. Quais são os pontos fundamentais, porque já foram vários ditos aqui estou só reforçando, para atrair e reter investimentos tão necessários para o Brasil poder desenvolver esse mercado. Primeiro, livre competição. O PPI já é uma demonstração disso. Ter um mercado como definidor de preço. Ele é quem vai dizer amanhã... E aquela questão, quando eu demonstrei o que acontece na gasolina ou no diesel, subiu 14, na bomba só subiu 3, aquilo é mercado trabalhando, é o mercado sendo na prática desafiado. Multiplicidade de oferta no suprimento de derivados. Eu acho que é o passo que está sendo dado na questão das refinarias é um, mas precisamos trazer, importar preço. Importação de preço faz o preço da refinaria, dá o molde do preço da refinaria. Por isso é que é importante o PPI. Eu preciso ter infraestrutura boa, eficiente para poder trazer produto de fora e fazer competição com a refinaria; estabilidade regulatória que promove a competição saudável sem dúvida é importante; simplificação tributária, senhores.

Hoje o Brasil tem 27 legislações de ICMS. Cada um dos produtos tem uma alíquota diferente...

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO GADOTTI FILHO - Trânsito de produtos entre Estados é uma loucura. A sonegação no setor hoje, avaliada pela Fundação Getúlio Vargas, é de R$4,9 bilhões por ano. Nós precisamos urgentemente simplificar as questões tributárias no Brasil para poder estancar essa questão da sonegação e da inadimplência. Por fim, importantíssimo para atração de investimentos é a garantia da segurança jurídica, com a aplicação efetiva da lei.

E aqui eu faço um apelo aos Srs. Senadores e Sras. Senadores. No âmbito do Senado Federal, nós estamos com uma aprovação do PLS 284, 2017, da Senadora Ana Amélia, que fala sobre o devedor contumaz. Nós temos um segmento no setor, infelizmente, empresas que são constituídas para sonegar. Esse é o modelo de negócio.

Infelizmente, na hora em que essas empresas vão às secretarias estaduais de Fazenda e o caso chega à Justiça, a Justiça não consegue identificar, separar o devedor eventual, aquele que por algum problema de caixa não paga, porque está com problema financeiro, daquele que tem como modelo de negócio sonegar. E esse PLS vai ajudar, vai dar respaldo para a Justiça para identificar e punir esse devedor contumaz. Então, fica aqui o apelo final para esta Casa.

Senador Izalci, muito obrigado pela oportunidade mais uma vez.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço ao Sr. Leonardo e já passo imediatamente ao nosso Consultor Técnico, Paulo Cesar Ribeiro.

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos!

Quero cumprimentar o Senador Izalci, os Senadores presentes, todo o público, os companheiros de Mesa. É uma honra estar aqui.

Eu fui Engenheiro da Petrobras desde a década de 1980. Depois fui Consultor Legislativo da Câmara, do Senado; aposentei-me como Consultor Legislativo da Câmara, mas não deixei de ser Engenheiro da Petrobras. Então, muito honrosamente estou aqui representando a Associação dos Engenheiros da Petrobras. Essa primeira fala minha aqui vai

ser em nome da Associação dos Engenheiros da Petrobras. Queria muito agradecer ao Presidente, o Felipe Coutinho, que muito generosa e honrosamente me concedeu esta oportunidade. Agradecimentos a todos. É uma honra estar aqui.

Vou falar um pouquinho, fazer uma introdução, falar sobre o que é de fato PPI. A Aepet, muito objetivamente, traz aqui uma proposta de preço para a Petrobras. E eu vou transmitir para os senhores essa proposta de preço da Aepet, a sustentabilidade dela, um eventual fundo provisório e as conclusões.

A primeira coisa é falar que o monopólio da União, na área de exploração, produção, pesquisa, lavra, existe, está na Constituição. Então, o refino, o transporte por duto, a exploração e produção são monopólios da União, monopólios da União. E a União poderá ou não contratar empresas para realizar as atividades dos incisos I a IV do art. 177. Eu até entendo que uma atividade de refino teria que ser uma atividade contratada pela União, porque isso é o que está na Constituição. Aqui se trata de petróleo, refino, gasolina, diesel, como se fosse banana e tal. Mas não é bem assim.

Falo também da Lei 9.847. O abastecimento nacional de combustíveis é uma atividade de utilidade pública, utilidade pública.

Falo sobre PPI. Aqui foi dito PPI, PPI. A Petrobras, não sei se intencionalmente ou não, quando usa PPI, fala que é Preço de Paridade Internacional. Isso não é verdade. PPI é Preço de Paridade de Importação. Fico satisfeito por o representante da Petrobras aqui até ter esclarecido muito bem qual é a política de fato da Petrobras. A política de fato da Petrobras não é Preço de Paridade Internacional; é Preço de Paridade de Importação. O que significa isso? Que o diesel produzido pela Petrobras no Brasil, na refinaria da Petrobras, é vendido no Brasil a preço mais alto do que o do mercado internacional de onde vem o diesel, que é o dos Estados Unidos. Então, isso aí tem variado no tempo, mas aquela medida provisória lá do ano passado que estabeleceu a subvenção econômica de R$0,30 por litro deixou muito claro que aquela subvenção econômica, de certa forma, está associada a essa diferença entre o Preço de Paridade Internacional e o Preço de Paridade de Importação. Isso aí varia um pouco no tempo, mas os R$0,30 por litro é um valor bem razoável.

E eu quero fazer aqui uma crítica à administração da Petrobras por aceitar uma subvenção econômica de R$0,30 por litro para um produto que não é importado. Esse produto não é importado. Como é que ela recebe uma subvenção? Subvenção econômica é uma coisa muito séria para atividades que não são lucrativas. A Petrobras, com um lucro altíssimo... Como é que a administração da Petrobras aceita receber do miserável povo brasileiro R$0,30 por litro de um diesel que é produzido no Brasil com petróleo do Brasil?

Então, está clara aí a diferença entre PPI, Preço de Paridade Internacional e Preço de Paridade de Importação? A Petrobras pratica Preço de Paridade de Importação para um produto que não é importado. Então, isso aí, para a gente, já é uma coisa inacreditável.

Então, segundo a Associação dos Engenheiros da Petrobras - está publicado no sítio -, a margem de lucro operacional da Petrobras, isto foi no dia 15 de maio de 2019, está na faixa de 109%. Isto quer dizer o quê? Que nós somos extremamente eficientes, que nós temos uma empresa extraordinária, que é a Petrobras, e não sua administração, porque quem está lá produzindo petróleo são os técnicos. E eu trabalhei lá no início da produção em águas profundas. Então, são os técnicos, que garantem essa margem altíssima, pela competência técnica dos engenheiros e dos técnicos.

Então, a Petrobras produz um diesel que custa R$1,11 por litro e está vendendo hoje a R$2, com uma margem... Vende a R$2,09 ou R$2,08, não sei, com uma margem de 109%. Então, o que nós temos no Brasil é uma empresa extremamente eficiente que tem um custo de produção - isto por alto; é abaixo de US$40 o barril -, tem um custo médio de refino de US$2,5 por barril. Isso é o custo médio de refino da Petrobras.

Em um país sério, o baixo custo de produção é aproveitado para cobrar pouco do consumidor. Aqui, não. Nós temos um baixíssimo custo de produção e temos uma margem de lucro operacional de 109%. Então, a Aepet, apesar de reconhecer que isso beneficia a Petrobras, vender a R$2,09, e não vender a R$1,7 ou R$1,8, que é o preço nos Estados Unidos, mesmo assim a Aepet reconhece a importância de se praticar um preço que não seja o Preço de Paridade de Importação.

O que aconteceu com esse Preço de Paridade de Importação? Houve a possibilidade, no Brasil, de haver um grande aumento, porque nós saímos de um preço que, de certa forma, era controlado de fato - e eu tenho críticas à política anterior, do Governo PT, severas críticas, por sinal -, mas o fato é que subiu o preço do diesel, subiu o preço na bomba... Quando você pratica PPI, que é o Preço de Paridade de Importação, você abre para a importação do produto. Por quê? Porque você passa a ter um mercado competitivo em cima do PPI, que é mais alto que nos Estados Unidos, que são esses R$0,30 por litro. Com esse PPI, qual é a consequência mais dramática para o Brasil? É que as refinarias ficam ociosas. Estão falando aqui que é preciso aumentar as refinarias do Brasil. Nós estamos com 30% de ociosidade nas refinarias do Brasil. Sabem por quê? Por causa do PPI, por causa do Preço de Paridade de Importação. Se a Petrobras praticasse o preço lá dos Estados Unidos, o Brasil seria autossuficiente em diesel. Nós podemos produzir perto de 50 bilhões de litros de diesel e mais 5% de biodiesel. Nós não seríamos nem importadores de diesel. Vejam que é surreal. É surreal a gente cobrar

do povo brasileiro um preço mais alto que o de lá dos Estados Unidos. Ali está 24%, mas o último dado que eu peguei mostrava 28% de ociosidade das refinarias.

A consequência disso é que a refinaria fica ociosa e a Petrobras passa a exportar diesel. Ela não vai refinar. Em vez de ela usar os 30% que estão ociosos, ela exporta o petróleo cru. Então, isso aqui é um modelo colonial. Sabem o que é modelo colonial? Ser exportador de matéria-prima. Sabem o que é refino? É atividade industrial. Dá lucro em qualquer situação. Você compra matéria-prima, industrializa e vende o produto. Você sempre vai ter uma margem de lucro. É claro que varia ao longo do tempo, mas é uma atividade importantíssima, industrial. Nós estamos caminhando para o modelo... Como é o modelo do minério de ferro. Nosso modelo do minério de ferro é esse modelo colonial de exportar minério de ferro e comprar aço da China, e nós fazemos a mesma coisa com o óleo diesel.

É importante demais mencionar aqui que a resiliência financeira da Petrobras depende mais da atividade de refino. Então, a gente teve... Olha o que é o preço do petróleo! Vai a 120, vem a vinte e poucos... Hoje, nós estamos a 65. Isso aí é o mercado de petróleo. Sempre foi assim. Altíssima volatilidade. Mas, mesmo com essa volatilidade toda, a geração de caixa da Petrobras, o Ebit da Petrobras é muito estável. Por que é muito estável? Porque tem o refino. Então, privatizar refinaria, vender refinaria... Nenhuma empresa cogita fazer o que a Petrobras está fazendo, com esse aval do Cade. Isso chega a ser... Não vou nem falar o que é isso.

Então, a Petrobras propõe uma nova política de preço, tem várias considerações aí, mas o fato básico é o seguinte: ter como base lá o preço lá dos Estados Unidos, de onde vem o diesel... Quando sobe muito, a gente caminha para um preço de paridade de exportação e também considera custos. Nosso custo é muito baixo, tem fórmulas, fórmulas complexas... Eu não vou entrar nessa fórmula aqui, mas quem quiser conversar comigo, a gente discute todas essas fórmulas aí.

Mas o importante é o resultado dessa política que a Associação dos Engenheiros da Petrobras está propondo, que é a redução em relação ao preço dos Estados Unidos. Por exemplo, hoje a gente está aqui perto de 70. Nós estamos com um brent a 65. Então, nós estamos ali com R$2,35 para R$2,01. Então, hoje geraria uma redução lá no preço na refinaria de 34. Se o preço do petróleo subir muito, chegar a R$3,74, essa redução aumenta muito, e a Petrobras praticaria só R$2,97.

Tudo isso que a Aepet fez é com base no quê? Num preço justo e em alta rentabilidade. Aqui não tem baixa rentabilidade, não. Isso é alta rentabilidade. Então, é sustentabilidade econômica absoluta para a Petrobras.

Se a gente tiver que importar... Vamos dizer que a importação, no caso do óleo diesel, é residual. Nós estamos ali com 49 bilhões, 50 bilhões em produção, 10% de biodiesel... Se tiver que importar, é residual. Aí, realmente, a gente precisa, talvez, criar um mecanismo... Eu sugiro um mecanismo até similar ao que foi criado no ano passado, que foi aquela subvenção econômica. Mas não é uma subvenção econômica de R$9,5 bilhões; é uma subvenção econômica de alguns milhões. Nós não vamos dar subvenção econômica aqui para a Petrobras.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - Isso não tem o menor sentido.

Eu queria fazer um comentário aqui. Senador, é o seguinte: o Fonseca, que é o Presidente da Abcam, quebrou o pé e não vai poder vir, mas pediu para eu o representar aqui. Ele me deu carta branca para falar também aqui em nome da Abcam. Então, eu poderia aqui continuar com a apresentação? É uma pergunta.

(Intervenção fora do microfone.)

Posso falar aqui em nome da... Posso continuar, então, aqui... Vou falar alguns minutos mais aqui, em nome da Abcam, está certo? Estou autorizado?

Bom, então, eu trouxe aqui... Isso aqui é, de certa forma, para fazer uma acusação. Apesar de não estar sendo muito claro ali, quero fazer aqui uma acusação.

A TAG... Eu vou falar da TAG aqui, porque o mesmo raciocínio da TAG se aplica às refinarias. A TAG é uma empresa que teve uma receita de 4,9 bilhões no ano de 2018 e de 4,5 bilhões em 2017 e tem um custo dos serviços prestados de 1,098.

Primeira pergunta que faço aqui, até para o Sr. Décio Oddone, Diretor-Geral da ANP: o monopólio natural, que tem que ser regulado pela ANP... Uma empresa tem uma receita de 4,9 para um custo de serviço prestado de 1 bilhão? Quatro vírgulas cinco vezes mais? Aí você fala: "Mas...".

No caso da Petrobras, não tinha tanto problema, porque ficava tudo dentro da Petrobras. A TAG era uma subsidiária integral, pagava... A TAG era do mesmo grupo. Aquele custo ali é, basicamente, Transpetro. Tudo lá dentro do mesmo grupo. Quando você venda a TAG, como ela foi vendida, por 8,6 bilhões... Então, a TAG por 8,6 bilhões... Eu vi aqui o número de refinarias: 36 bilhões... São esses números altíssimos.

O que representa a venda da TAG? A impossibilidade, qualquer possibilidade de redução do custo do transporte de gás natural no Brasil. Por quê? Elas vão pagar 8,6 bilhões. Vinte e dois bilhões... Isto de dólares. Dá uns R$35 bilhões. Já foram contratados empréstimos de 22 bilhões, de bancos... Até o Banco do Brasil. Acho que Itaú, Bradesco... Custo financeiro alto. Vinte e dois bilhões é o contratado.

A privatização da TAG representa simplesmente a inviabilidade técnica de se reduzir, porque eu entendo que regulação de um monopólio natural é uma regulação por custo. Então, a Petrobras poderia realmente ter um custo baixíssimo de transporte do gás, por quê? Porque ela tem a Transpetro operando com baixíssimo custo.

Como os compradores da TAG vão ter que recuperar US$8,6 bilhões, vão ter que recuperar os encargos financeiros que vão pagar dos empréstimos, vão chegar lá na ANP para o Sr. Décio Oddone e falar assim: "Olha, esse aqui é o monopólio natural, mas olha aqui a minha planilha de custos. Minha planilha de custos, para recuperar os 8,6 e os encargos, eu vou precisar ter uma receita de 4,9 bilhões, que é a receita da TAG". E foi só por isso que ela comprou. E tem mais, não tem risco nenhum nisso aqui. Isso aqui é capitalismo sem risco. Esses contratos, tudo *Ship-or-Pay*, tudo *Ship-or-Pay*. Atividade toda vendida. É receita garantida. É o capitalismo sem risco. Agora eu queria ver essa empresa construir indústrias, aumentar a malha de indústria no Brasil. Não, vem nesse tipo de coisa, está certo?

Como muito bem colocou aqui o Diretor-Geral da ANP, a gente realmente, a gente praticou... A Petrobras, de 2002 até 2014, a Petrobras praticou, na média, preço do mercado internacional do diesel e da gasolina também muito próximo. Isso aqui não acho que prejudicou o povo brasileiro, não; diretamente, não, mas isso aqui tem repercussão, sim. A Petrobras não deveria ter feito isso, a não ser que o Brasil tivesse uma política fiscal que incentivasse a construção de refinarias.

Então, por exemplo, você tem - vamos falar só de tributos federais - PIS, Cofins e Cide, no diesel não tem Cide, hoje está zerado, mas já teve. Então, você tem que ter uma política fiscal para que, com uma política dessa, tenha investimento no Brasil em refino. Com essa política da Petrobras, fica dois anos, três anos acima, dois, três anos abaixo, é impossível qualquer investidor privado investir no Brasil de fato. Concordo, essa política não poderia ter sido executada sem uma política fiscal que gerasse investimento e até gerasse importação. Se nós não temos refino, vai ter que importar, reduz o tributo da importação. Se nós não temos refino, precisa reduzir, precisa fazer investimento em refinaria, reduz o tributo para quem vai investir em refino.

Agora, tem a contraparte que seria o quê? Um problema no Orçamento Geral da União, que você vai ter que fazer um subsídio.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - Então, o que que eu proponho? Isso aqui já é uma proposta minha. Eu sempre propus isso. Para esse resíduo, se tributasse a exportação do petróleo cru.

Não sei se os senhores sabem, mas a Rússia tem uma capacidade de refino duas vezes maior que o Brasil. Enquanto nós não somos autossuficientes em refino, a Rússia tem uma capacidade de refino duas vezes maior do que o consumo da Rússia. E como é que ela conseguiu isso? Tributando a exportação do petróleo cru. E lá na Rússia, por incrível que pareça, tributa-se até a exportação do derivado e gera-se um preço mais baixo para o povo Russo.

Eu não estou nem defendendo isso aqui, apesar de que, conceitualmente, está correto. Agora a diferença é muito grande. Na exportação, é 60% do Imposto de Exportação; no derivado, é 30%. Eles agora dizem que vão acabar com isso até 2024, mas, é claro, já construíram um parque de refino daqueles, já construíram toda a indústria de petróleo, talvez vá para o mercado concorrencial.

Então, eu falei da TAG, eu vou falar aqui do refino. A privatização das refinarias acaba com qualquer possibilidade de preço baixo aqui no Brasil de óleo diesel e de gasolina. Simplesmente por quê? Por causa de custo.

Se a Petrobras tem um custo de 1,042 por litro de diesel, o comprador... Aqui eu pus colocando US$20 bilhões; se for US$86, vai dar mais. Então, vai ter o custo de capital. Quem é que produz 1,1 milhão de barris por dia, no Brasil? Só a Petrobras. Esses compradores da refinaria vão ter que importar ou comprar da Petrobras. Por quanto? Por 65. Chega lá em 1,8, que já é maior do que o preço nos Estados Unidos hoje. Então, aqui, é inviabilizar qualquer possibilidade de o povo brasileiro ter um combustível a preço razoável.

Agora, a gente compara. Nós Estados Unidos são 135 refinarias. São 29 lá no Texas. Aquilo lá no Texas, que gera o preço lá no Texas, o preço lá no Golfo dos Estados Unidos, que no diesel, hoje, deve estar 1,7, 1,8, é porque lá tem concorrência. Lá, só no Texas, são 29 refinarias. Lá tem concorrência. Olhem a margem, a rede de dutos dos Estados Unidos, é uma coisa gigantesca. Então, lá, há concorrência.

Aqui é isso. Quem disse que tem monopólio regional no Brasil não sou eu. É só vocês pegarem o estudo técnico do BNDES, do ano passado, que fala que aqui no Brasil nós temos o quê? Lá são 135, aqui a Petrobras tem 13. É 98% do refino. Onde poderia haver competição, que tem quatro - no Estado de São Paulo -, não estão colocadas à venda. O que foi colocado à venda é onde tem monopólio regional. Aí falam: "Eu vou competir com a Refap, com a Repar". São só dois agentes. Vai ter que levar de caminhão, talvez, lá do Rio Grande do Sul para o Paraná. Então, é comparar alhos com bugalhos.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - Então, para concluir.

Os Estados Unidos têm competição, tem concorrência, e têm um preço, de diesel, de 1,7, 1,8. Amanhã, pode ter um decreto do Presidente da República falando assim: "No Brasil, quando o petróleo for produzido lá e o derivado for produzido lá, vamos praticar o preço do mercado dos Estados Unidos". Amanhã!

Vocês sabem quantos anos nós vamos demorar para sair desta situação aqui em que não se tem duto, em que não se tem refinaria, em que não se tem competição para os Estados Unidos? Talvez séculos. Como o petróleo tem um horizonte talvez mais curto, nós não vamos chegar nunca. Nós vamos privar o povo brasileiro de entregar, amanhã, um preço igual ao dos Estados Unidos - que pode ser amanhã - para entrar numa falsa concorrência, com custos altíssimos, que vão inviabilizar o preço dos Estados Unidos. Não há possibilidade técnica, no Brasil, de se praticar o preço dos Estados Unidos. Por quê? Porque vai ter o custo de aquisição das refinarias e vão ter que trazer um produto importado.

Quero agradecer muito a tolerância e colocar-me à disposição dos senhores.

A SRA. PRESIDENTE (Zenaide Maia. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Obrigada ao Paulo.

Vou passar imediatamente a palavra para Dary Beck Filho, que é Diretor de Finanças, Administração e Patrimônio do Sindicato dos Petroleiros do Rio Grande do Sul e representante da Federação Frente Única dos Petroleiros (FUP).

O SR. DARY BECK FILHO (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos e todas!

Queria saudar a Senadora Zenaide Maia, que está presidindo a sessão. Em nome dela, quero saudar todos os Senadores e Senadoras presentes. Quero saudar os que estão nos assistindo, também, pela TV Senado, nesta audiência pública.

Falar por último é sempre um problema, porque muitos dos elementos que a gente vai trazer para o debate já foram colocados. Mas queria, primeiro, desmistificar algumas coisas que foram ditas aqui que, para mim, não condizem bem com a verdade. A primeira coisa que me incomodou bastante foi uma cooperação feita entre a Petrobras e a Standard Oil, nos Estados Unidos.

A Standard Oil, nos Estados Unidos, era uma empresa privada. Todos os crimes corporativos que a gente conhece hoje, cartel, *dumping*, surgiram com essa empresa privada dos Estados Unidos. Eles faziam concorrência desleal de todo jeito. Há vários documentários que falam sobre isso, qualquer pessoa pode assistir, mostrando como atuava o Sr. Rockefeller, como ele enriqueceu sua família, sacaneando seus competidores das formas mais variadas, negando trem, negando trilho para transportar produtos. Aí, comparar com uma empresa estatal, monopólio criado por um movimento popular, que foi O Petróleo é Nosso, uma empresa de estado com uma empresa privada é, no mínimo, uma desonestidade intelectual feita aqui.

Uma tinha uma função absoluta de procurar o lucro máximo, de qualquer jeito, que era a Standard Oil, enquanto que a Petrobras sempre teve, enquanto foi monopólio, a função de garantir o abastecimento de combustíveis a preços justos em todo o Território brasileiro. A Standard Oil não tinha essa tarefa, não procurava ter essa tarefa. Então, essa comparação é indevida.

A segunda questão que vi aqui, quando o pessoal fala que petróleo é que nem café, açúcar, soja, é uma *commodity*, é uma mercadoria, que nome bonito esse. Aí eu pergunto para os que estão me assistindo e me ouvindo: o que aconteceria com o mundo se acabasse o café hoje? O mundo iria parar? Não, o pessoal iria tomar mais chá, outras coisas. Lá no Rio Grande do Sul, iriam tomar mais chimarrão. É isso aí - obrigado, Senador. Quero saudar aqui o Senador Izalci, que voltou aqui -, então, o mundo ia continuar.

Agora faço o mesmo exercício com o petróleo. O petróleo acabou, não tem mais petróleo. O que vai acontecer com o mundo? Vai acabar o mundo! Sabem aqueles comentários de fim do mundo? Um daqueles tem um meteoro, um ataque zumbi, um vulcão, um deles é o fim do petróleo. Se acabar o petróleo hoje, três quartos da população do mundo morrem de fome rapidamente, porque não tem transporte, não tem comida, não tem roupa. Então, dizer que petróleo é igual a soja, igual ao café!

Desde a primeira guerra do Iraque, todas as guerras que houve no mundo têm a ver com petróleo, todas as guerras: Argélia, Síria, Afeganistão. Eu não vejo os Estados Unidos movimentando grandes porta-aviões por causa do café. Então, essa é

outra comparação indevida. A gente tem que parar de falar essas falácias, essas mentiras para tentar enganar as pessoas. A gente tem que dizer para a população que está nos escutando a verdade: petróleo é um insumo especial e essencial para a nossa civilização.

Se sumir o petróleo, a civilização que existe hoje no mundo rui, ela vai virar outra coisa. Não tem substituição para o petróleo, não tem área agriculturável para plantar soja para criar biodiesel e cana para etanol, não existe. Não existe avião cargueiro que vá funcionar com etanol, não existe. A tecnologia hoje não chega e não vai chegar. Existe uma questão intrínseca do petróleo, que entrega uma quantidade de energia muito além do que qualquer outro tipo de insumo de energia primária, como a gente chama o petróleo. Então, essas comparações são indevidas.

Vamos falar do preço. Foi falado muito aqui do preço, do preço do diesel. Achei interessante que não apareceu nenhuma apresentação sobre o preço do gás de cozinha aqui. Só falaram que o preço do gás de cozinha tem um custo de R$29, mas o povo brasileiro está pagando 80, 75. Por quê? Onde está essa diferença? Quem ganha com essa diferença? As distribuidoras privadas. O setor privado está enfiando a mão no povo brasileiro, no GLP, no gás de cozinha. Então, as donas de casa de Pernambuco têm que usar espiriteira com álcool, o que criou uma epidemia de queimaduras, porque as empresas privadas do setor, com todo respeito ao palestrante aqui, estão lucrando o máximo possível com o gás de cozinha.

"Ah! Mas, se venderem as refinarias vão baixar os preços". Veja bem, o Paulo já falou ali da questão da composição. A pergunta óbvia é qual empresa privada internacional que vai comprar uma refinaria no Brasil para cobrar menos que o preço internacional? Isso é falso. Quem diz isso mente. Eu digo aqui que o Presidente da Petrobras mente, é um mentiroso quando diz que vender as refinarias vai baixar o preço. Quero que ele me mostre tecnicamente qual empresa vai entrar no Brasil para cobrar menos do que cobra lá fora.

Essa política de preços de importação submete o povo brasileiro a coisas que ele não vive. Por exemplo, o xeique árabe... Outra coisa que falaram aqui, que o petróleo, que não tem quem comanda o preço do petróleo. Isso é falso, por favor. Eu fico admirado que seja uma pessoa que trabalha na agência reguladora dizer uma barbaridade dessas. O maior produtor de petróleo do mundo é a Arábia Saudita. A Arábia Saudita, se quiser, controla o preço do petróleo de qualquer jeito. Foi o que aconteceu em 2015. Em 2014, o petróleo chegou a bater US$150, aí começou a valer a pena: "Puxei o gás dos Estados Unidos". Aí o que o xeique árabe fez? "Os caras estão começando a produzir lá, eu vou perder mercado". Abriu a torneira. O petróleo bateu US$27. Um dos problemas de caixa da Petrobras foi que a Petrobras investiu para produzir, pensando que iria produzir e ganhar dinheiro a US$70, e, quando viu, o petróleo chegou a US$27. Isso aqui não tem controle de preço. Por favor! Se o xeique árabe da Arábia Saudita acordar de mau humor, ele levanta o preço: "Quero trocar os meus carros de luxo que estão muito velhos, vou comprar tudo novo agora". Pá! Controla o preço e ele manda no Catar, ele manda nos Emirados Árabes. Se o Catar quisesse fazer alguma bobagem, já manda o exército da Arábia Saudita lá: "Bem, quem sabe...".

Então, por favor, não vamos mentir para o povo brasileiro. Estamos mentindo para o brasileiro para aplicar uma política suicida, destruidora, rapinando o povo brasileiro. Para quê? Por quê? É isso que eu quero saber. Eu quero saber quem é que está realmente ganhando dinheiro nesse negócio, que é para ganhar dinheiro, alguém ganhou dinheiro. O povo brasileiro está se ferrando. Greve de caminhoneiro por quê? Porque nós temos que pagar o preço do petróleo importado. Mas que é isso? Que é isso? Qual o sentido disso?

Uma coisa assim: antes da descoberta do pré-sal, nós não tínhamos petróleo suficiente. Realmente a gente iria precisar fazer concorrência, processo de concorrência, iria ter que trazer de fora, nós iríamos ter que importar petróleo se começasse a crescer muito a economia. Depois da descoberta do pré-sal, acabou, nós temos petróleo para dar e vender. Quer dizer, já estamos dando e vendendo, mas... Nós temos petróleo para dar e vender, para segurar a nossa economia, para fortalecê-la.

Nós estamos abrindo mão dessa vantagem competitiva, já que o pessoal gosta muito de mercado, de ter energia barata para quem? Por quê? Aí pergunta-se: "Ah! Mas daí tem que ter um preço aqui, porque daí as pessoas vão botar refinaria aqui dentro". Se o preço aqui dentro é o preço de importação e eu tenho uma refinaria lá fora que está operando a 60%, por que eu vou construir refinaria aqui? Eu boto a refinaria lá fora a 60% e importo. Ponto. Resolvi.

Qual o incentivo que a Equinor, uma empresa que produz petróleo aqui no Brasil, no pré-sal, e a Shell, também que é produtora aqui, qual o incentivo que essas empresas têm de construir uma refinaria no Brasil se elas podem importar das refinarias que elas já têm? Nós vamos entrar numa lógica que é lógica internacional, é o preço internacional.

Os russos têm um grande parque de refino sobrando, sobrando. O que vai acontecer? Eles são grandes produtores de petróleo também, mas talvez sejam meio burros: construíram um monte de refinarias para eles e tal, está sobrando refinaria. Sabe, aqui que é bom, é bom de a gente ter pouca refinaria, vender logo as nossas e tal. Esses caras que trabalham anos produzindo petróleo, são exportadores há séculos, esses não sabem como fazer política com petróleo; nós, que agora descobrimos o pré-sal, descobrimos isso. Agora nós sabemos. Vamos entregar as refinarias logo. Então, por favor...

Outra coisa: o Cade. "Ah! Não pode ter monopólio, não sei o quê". Cada refinaria... O grande ativo de cada refinaria daquelas não é a unidade industrial, é o mercado cativo que a refinaria tem, esse é o ativo. Se até pudesse botar aquele mapinha ali iria ajudar.

Ninguém, ilustre Senadora da Bahia, vai sair da RLAM, como dizem nossos amigos baianos, para comprar gasolina mais barata na Regap, em Minas; ou na Abreu e Lima, em Pernambuco. O grande ativo da RLAM é a Bahia, o mercado da Bahia, mercado cativo. Qual empresa privada vai cobrar preço menor tendo um mercado cativo com os importadores trazendo residual?

Eu já fui de uma empresa. A Refap S.A. foi uma tentativa do Fernando Henrique Cardoso privatizar o refino. Eram 30% só da Repsol YPF. Durante dez anos, estivemos nessa situação lá. O que fazia a Refap S.A., que era uma empresa estatal, mas tinha lá os seus sócios privados, e os sócios privados exigiam que tivesse lucro? Ela cobrava um preço maior do que a Petrobras, no limite. Ela ia no limite: eram R$0,03, R$0,04, R$0,05, R$0,10 para não perder o mercado geográfico. Ela cobrava mais. O que vai acontecer? Vou ter oito refinarias cobrando preço maior porque elas têm... Quem é que vai... Tu vendes a Reman, lá em Manaus. Quem é que vai disputar o mercado da Reman? Ah, por favor, não mintam, tchê! Não mintam! Digam logo que vocês querem entregar isso...

(Soa a campainha.)

O SR. DARY BECK FILHO - porque vocês não gostam dessa empresa estatal maravilhosa que a gente tem que é a Petrobras, que é desenvolvimento e tecnologia, gera emprego, gera renda no nosso País, que vocês querem entregar logo tudo para o capital internacional, porque alguém está ganhando dinheiro com isso.

Para encerrar, eu tenho que fazer uma denúncia aqui. Agora, a gente foi surpreendido esse ano aqui. Foi criada pela direção da Petrobras mais uma jabuticaba: o tal do bônus, que é um tal de Programa de Remuneração Variável - para eles -, que vai dar, segundo os cálculos, para o presidente da empresa algo em torno de R$13 milhões este ano. Olha como é que funciona o sistema. É o seguinte: eu crio uma meta para mim. A direção da empresa criou uma meta: vender refinarias. Se ela vender refinarias, cumpriu a meta e ganha um bônus. Estão rapinando a empresa ainda. Eles vão destruir a empresa e aproveitar para rapiná-la.

Olha, sinceramente, eu sugiro aqui aos ilustres Senadores que investiguem isso que é uma vergonha. É isto: ao presidente R$13 bilhões e cada diretor vai ganhar algo parecido. Para quê? Para destruir a empresa, vai destruir a empresa - é isso -, vai entregando ao mercado o que a empresa tem cativo e que poderia servir para ela alavancar e para garantir o faturamento e ainda vão ganhar um bônus para destruí-la. Olha que lindo isso! Se isso não é corrupção... Sabe? Os "caras" falam muito em corrupção, mas fazem esse tipo de manobra.

Então, chamo, conclamo os Senadores e Senadoras que estão aqui, também os que estão nos assistindo e a população brasileira que nos ajudem. Ajudem-nos, da Federação Única dos Petroleiros...

(Soa a campainha.)

O SR. DARY BECK FILHO - ... e da Associação dos Engenheiros da Petrobras, a lutar contra essa destruição, rapina que estão fazendo com a Petrobras que isso só vai servir para enriquecer alguns em detrimento de toda a população brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Bem, agradeço e já vamos entrar imediatamente com os Senadores, mas antes, como autor também do requerimento, eu quero fazer aqui também a leitura dos nossos telespectadores que ligaram no Alô Senado.

Sérgio Melo, do Rio de Janeiro: "Por que Macaé, sendo a Capital Nacional do Petróleo, tem o preço dos combustíveis mais caro para os consumidores?"

Roseli Maria Baran: "Por que não mudamos essa matriz de poluentes? Não temos mais oxigênio na atmosfera. Por que não implantamos energia solar já?"

Luciano Lopes, do Paraná: "Quais as consequências na atração de investimentos em refino e infraestrutura logística e impacto para os consumidores?"

Sônia Beatriz Silva, do Rio de Janeiro: "Por que não existe um investimento em meios de transportes mais baratos para os combustíveis, como, por exemplo, ferroviário?'"

Sônia Beatriz, do Rio de Janeiro também: "Existe uma política para a diminuição de tantos impostos sobre os combustíveis? Por que um País grande produtor de petróleo tem um dos combustíveis mais caros da América Latina?"

Cheryl Berno, do Rio de Janeiro também: "Não deixem que vendam a Petrobras Distribuidora porque o combustível ficará muito mais caro e não chegará nos locais mais pobres e distantes".

Leandro Alves Souza, do Distrito federal: "Quando é que os usineiros vão poder vender etanol direto para os postos?"

Bem, eu queria fazer uma pergunta para o representante do Ministério de Minas e Energia. Recentemente, o Ministério de Minas e Energia anunciou a criação do programa Abastece Brasil. O programa visa estimular o desenvolvimento do mercado de combustível por meio de inventivo da concorrência do setor. Assim, gostaria de saber como o cidadão na ponta, o trabalhador e o microempresário poderão se beneficiar e quais os impactos esperados para a nossa economia?

E uma pergunta para o representante do Cade: creio que essa seja uma oportunidade para o Cade explicar para a Abicom e para os contribuintes sobre a discussão que tem saído no noticiário que trata a suposta venda de combustível pela Petrobras abaixo da cotação internacional nos principais pontos de importação de combustível no País. Cabe destacar que o mercado é muito sensível, e a política de preço de combustível impacta diretamente o dia a dia do contribuinte final que são os trabalhadores deste País.

Concedo a palavra à nossa nobre Senadora e também autora do requerimento, Senadora Zenaide Maia.

A SRA. ZENAIDE MAIA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RN) - Bom dia, Sr. Senador Izalci, nosso Presidente. Em nome de Paulo Cesar Ribeiro Lima e de Leonardo Gadotti Filho, eu quero cumprimentar todos os palestrantes aqui. Esta é uma audiência pública importante porque a gente dá visibilidade à população.

Mas uma coisa que me chamou a atenção da primeira Mesa e eu quero parabenizar a direção da Petrobras e o Ministério da Economia porque as falas foram bem alinhadas. Todos mostraram a mesma coisa: a importância de privatizar. Já foi privatizada TAG, a subsidiária NTS, as refinarias. Então, é difícil... Eu assisto a muitas audiências públicas, mas as falas tiveram um alinhamento que, se você ouvisse uma, era como se ouvisse todas, até os gráficos praticamente eram iguais. Então, parabéns porque a Petrobras, o Ministério da Economia e o Cade, que faz parte, foram unânimes em querer provar aqui para o Brasil que vale a pena vender o patrimônio.

E o que me chamou a atenção aqui foi que se falou muito em preço justo, que tinha que se alinhar ao mercado internacional. Para mim, preço justo é aquele que é justo para a sociedade e para o consumidor.

Se houve erros no Governo anterior... Não sou uma técnica, eu sou médica de formação, mas queria dizer o seguinte: se houve erros, não me interessa de que Governo, vamos corrigi-los. Agora, sinceramente, amigos, privatizar um patrimônio... Como a gente diz, não pode ser um monopólio, mas o monopólio é natural.

Nós tivemos aqui... Dois anos atrás, foi privatizada a NTS, que distribuía todo o gás da Região Sudeste. São 2 mil quilômetros. Justamente se vendeu uma empresa cujo valor que foi cobrado é menor do que cinco anos do lucro líquido dessa empresa. Quer dizer, a gente não pode ter o monopólio com a Petrobras ou com o Governo, mas pode ter o monopólio da Brookfield? A gente não pode ter o monopólio da TAG, que é Norte e Nordeste? Eu sou Nordeste. O Rio Grande do Norte era um dos maiores produtores de petróleo em terra, a gente tem uma refinaria que não é das maiores, que é a Clara Camarão, e tiraram logo a autonomia administrativo-financeira dela no final de 2016, juntaram com a exploração do petróleo, Izalci, e ela funciona - eu acho - com menos... A capacidade ociosa deve ser mais de 30%, que de onde a gente vem com a questão das refinarias. O transporte aqui de gás já está... E dizem que a gente precisa de competitividade. Não foi permitido nem licitação. A gente reclamou não foi só porque o Congresso Nacional não participou disso; é porque nem licitação... Ou seja, nós saímos da Petrobras. Não entendo como é que você vende algo que é seu, que dá lucro e que você vai alugar. A Petrobras vai ter que usar os gasodutos, e não existiu nenhum compromisso de ampliar esses gasodutos. Foi falado aqui que são técnicos, que entendem muito mais, mas isso qualquer brasileiro entende.

Esse alinhamento, por exemplo, de gasolina. Como se falou, a gente vende o óleo bruto em real, não se paga nem imposto, e a gente importa a gasolina, o diesel, o botijão de gás. Por mais que se queira apresentar algumas coisas aqui, para a população foi, sim, de R$2,65 a gasolina - teve período aí, teve dia - para R$5.

Os caminhoneiros não vieram aqui representados, mas eu tive uma reunião com eles, e eles se preocupam com isso. O pior disso tudo, gente, é que a gente está vendendo isso tudo num período que há 30 milhões de pessoas entre desempregados e subempregados.

E sobre os impostos? Aí eu falaria: alguém lembra da MP 795, de dezembro de 2017? Depois que foi vendido o pré-sal, o Governo mandou uma MP, que era chamada de um trilhão e não chamou nem a atenção da sociedade, mas a Shell, a British Petroleum, esse povo... Ela se transformou na Lei 13.586, de 2018, e houve a renúncia fiscal de todos os impostos, gente" De todos, e chamou a atenção por isso. Imposto de Renda retido na fonte e IPI, esses dois formam o Fundo de Participação dos Estados e dos Municípios que estão, em sua maioria, sem condições de pagar nem a folha de pagamento. Então, PIS, Pasep, Cofins e CSLL por 25 anos! Nem Estados, nem Municípios e nem Distrito Federal foram consultados e, desde de janeiro de 2018, deixaram de receber essa quantidade de imposto, que chama a atenção para um País de que, de três a quatro anos, se diz que está falido, que se tem de vender porque está falido.

E sobre essa importância de dar credibilidade aos investidores - desculpem-me, mas eu venho ouvindo isso -, desmontou-se a CLT, tiraram-se todos os direitos dos trabalhadores porque iria gerar emprego e dar credibilidade ao capital que vinha de fora. Fez-se de tudo nesse País para dar essa credibilidade e, para dar essa credibilidade, a gente tinha... Eu perguntei: "Por que vamos anistiar, vamos fazer renúncias fiscais para petrolíferas estrangeiras? "Não, porque é a única maneira de dar credibilidade de elas entrarem no País".

Nada contra essa concessão público-privada, que tem que ter, mas a pergunta que é a seguinte: por que, sempre que vamos fazer essa concessão, Izalci, meu amigo Jaques Wagner aqui e todos que estão me ouvindo, a gente sempre perde autonomia administrativo-financeira?

Quando se privatiza, são 80% da Embraer, são 90% do transporte de óleo. Fica difícil acreditar que a venda do transporte para uma empresa, que a venda das nossas refinarias que estão aí ociosas... Há uma capacidade ociosa, com que a gente podia agregar valor, o que se faz no mundo inteiro, e aqui os técnicos estão provando que o fato que faz a gasolina não baixar é porque a gente está importando. E ninguém vem para cá. Isso é capitalismo, não é? Capitalismo não vem para lugar nenhum sem...

Agora, era ótimo. Eu costumo dizer aqui: una-se aos bancos porque, se eu fosse banqueira, dona de banco, com certeza, eu queria estar nesse País também como ele está, porque, se quase 50% do Orçamento da oitava ou nona economia do mundo já estão na minha conta, eu não tenho o mínimo interesse em investir em infraestrutura e em construção civil.

E, para finalizar, digo só o seguinte: nada disso aqui resolve o problema deste País se o Governo não investir no setor que gera emprego e renda. Se não investir... Eu não votei no Bolsonaro. Como todos, nós estamos querendo ajudar, minimizar e nós sabemos que pode desidratar, pode fazer reforma de previdência, proibindo os trabalhadores... Está provado, que, se não investir, Izalci - o senhor é um homem experiente - se não investir... Brasília, a grande, Distrito Federal tem mais de 350 mil pessoas desempregadas. Então, já que existem o Ministério da Economia e outros, vamos investir, gente! Este Congresso está aqui, independente de cor e de partido. Essa preocupação da gente não é de partido "a", "b" ou "c"; a gente está aqui para ajudar.

Mas ele falou, por exemplo, que, quando se reduziu a importação, foi pela recessão. A inflação não caiu. Eu sou dona de casa, eu faço minha feira. Os produtos que a gente vê cair o preço é pela recessão. Eu converso com os donos de supermercados e nas feiras. As pessoas param de comprar. Se você tira 30 milhões de pessoas subempregadas e desempregadas do mercado consumidor, é claro que vai cair. Pode até cair esse preço de consumo e o posto de gasolina baixar o preço porque não está vendendo. Então, para resumir, é o seguinte: não acredito que seja vendendo o nosso patrimônio a preço de banana no final de feira que nós vamos sair desta crise, não. Agora, invista - vou dar um exemplo - na construção civil, que emprega do homem rude ao doutor, e, com certeza, a gente alavanca.

Então, só reafirmando: aqui não é ninguém que é contra Governo, o Governo é eleito; a gente só está pedindo que tenha um olhar diferenciado e que não seja só para esse tipo de coisa. Você não vai vender o que é seu para alugar pagando caro por isso. E essa venda da NTS, que já não devia ter vendido a TAG porque já faz dois anos e se tem a experiência, não é boa. Nas nossas refinarias, vamos trabalhar, vamos investir para elas chegarem à sua capacidade total e vamos ver se a gente tributa esse petróleo bruto que sai para lá para a gente não tributar e entrar aqui em preço.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Senador Jaques Wagner.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Senador Izalci, cumprimento V. Exa., a Senadora Zenaide e os demais Senadores que já estiveram e que já foram. Cumprimento todos os palestrantes.

Realmente, para mim, Presidente, é um enigma os caminhos que estão sendo tomados, particularmente em relação ao mercado de gás e de petróleo e da Petrobras no Brasil.

Eu sou do ramo porque minha vida profissional na Bahia começou no Polo Petroquímico de Camaçari, quando o então Presidente Ernesto Geisel, numa visão estratégica de país, a despeito de eu ter sido da oposição, mas, pelo menos com uma visão estratégica de país, resolveu implementar um polo petroquímico exatamente para poder adensar a cadeia do petróleo, porque, cada vez que você adensa a cadeia do petróleo, você corre menos risco. Se oscila o preço e eu estou na cadeia, eu distribuo o risco por toda a cadeia. Então, eu perco aqui, ganho lá na ponta; perco na ponta, ganho aqui. Esse é um jogo que se faz por conta do chamado mercado.

Então, eu sou dessa época e vi nascer. Só fui para a Bahia por conta disso. Cheguei à Bahia em 1974 e estava nascendo o polo petroquímico. Existia a atual Nitrofértil, que tinha outro nome na época, e a Ciquini, mas o grosso foi todo desenvolvido pelo governo militar com dinheiro público. Aliás, um modelo extremamente inteligente que era o modelo tripartite. Você vê que, quando a gente pensa o País, as soluções saem inteligentemente. Como era o modelo? Era um terço

do Estado como alavancador, um terço da iniciativa privada brasileira e um terço de quem detinha a tecnologia. Ou seja: "Vocês venham para cá, mas venham trazendo tecnologia para espalhar para todo mundo". Isso foi o governo militar que fez e depois veio o Polo Petroquímico do Rio Grande do Sul, com a Petroquisa etc., etc., etc. Então, eu vi isso tudo brotar e nascer, fruto de uma outra decisão do Governo brasileiro que foi a fundação da Petrobras que foi a fundação da Petrobras.

A primeira refinaria brasileira foi a Refinaria Landulpho Alves, que hoje, se estivesse a 100% da carga, seria a segunda maior refinadora. Infelizmente, estão travando a empresa provavelmente para dizer que a empresa... O custo fixo o mesmo, a produção é menor, então, é improdutiva; se a produtividade é baixa, temos que vender. Vamos vender, o cara vai botar para rodar 100% e pronto, está resolvido o problema.

É uma conta que é difícil de se explicar, porque como já foi dito aqui - eu não sou de ofender ninguém - beira a tentativa de fazer a gente de tolo, de ingênuo, sob um receituário que eu não sei onde é que deu certo.

Eu estou falando porque fui Governador, Senador Izalci, e os chineses queriam ir lá plantar soja. Muitos prefeitos diziam: "Ah, vai gerar emprego!" Eu dizia: "Não dou a licença. Só dou a licença se vocês verticalizarem a cadeia". Eu não tenho interesse... "Você vai fazer o que com o meu grão? Vai botar num caminhão, vai botar num navio, vai levar para lá. Só fala chinês o seu grão?" "Não, vai ter que falar brasileiro". E acabei conseguindo que eles entendessem que, se quisessem a dádiva do solo que eu tenho para produzir soja, tinham que trazer alguma coisa a mais, que eram os empregos na cadeia.

Isso é pensar o País, não tem nada a ver com esquerda e direita. Infelizmente, no Brasil, tudo vira isso: um debate de ideologia. O cara é de esquerda ou de direita? Não tem nada a ver com isso! Tem a coisa de ser esperto, de querer estar numa posição melhor para poder ganhar. Então, eu não entendo.

Eu fiz isso como Governador, enfrentando. E tinha interesse do investimento chinês e conseguimos. Foi como a gente verticalizou a cadeia toda de energia eólica. Por quê? Porque Deus deu um presente aos baianos, e eu, como representante deles, tenho o melhor ou dos melhores ventos, sem concorrer com o Rio Grande do Norte, para a produção de energia eólica, porque é um vento - como a gente brinca na Bahia - maneiro. Ele é unidirecional e não é de rajadas. Então, o equipamento para gerar é um equipamento muito mais barato, porque não tem... Ora o vento está assim, ora o vento está assado, ele é praticamente unidirecional. Eu disse: tudo bem, vocês querem instalar? Eu quero o parque industrial aqui. E está lá um parque industrial montado! De torres, de... Óbvio que a tecnologia central veio de fora, mas eu estou incorporando.

Então, eu não consigo entender como uma... Não é o dono, eu estou dizendo... Somos dezenas de milhares de técnicos, de engenheiros. A gente faz algo que ninguém no mundo conseguiu fazer: descobre a joia da coroa, que é o nosso pré-sal... E como já foi dito aqui, as guerras... Não somos ingênuos. Depois do pré-sal resolveram refazer a Quarta Frota do Atlântico Sul norte-americana, porque "onde tem decisão estratégica eu quero estar presente".

Não é cabeça conspirativa; é a realidade, gente! Nós estamos fazendo, aqui no Brasil, Trump ao contrário, por incrível que pareça. Ele lá está fazendo o quê? A China está aqui, eu boto barreira nisso, boto barreira no aço, boto barreira naquilo. Eu quero o meu emprego aqui dentro. Nós estamos fazendo tudo ao contrário.

Eu conheço *antidumping*, porque como Governador da Bahia, era procurado pelos produtores de calçados para dizer: "O senhor tem que falar com o Governo Federal para fazer *antidumping* com calçado que chega aqui a meio dólar, a um dólar, que era subfaturado lá para poder entrar aqui". O que era o *antidumping*? Botar imposto.

Nós aqui estamos fazendo o seguinte: eu falo que a estratégia é o preço paridade internacional. Para quê? Para vender as refinarias. Nós estamos cuidando da vida dos outros! Não estamos cuidando da nossa vida. Quem tem interesse em vender gasolina exportada para cá são eles; eles que tragam um preço mais baixo ainda, que é o custo de lá mais o custo de transporte. Eu que estou preocupado com eles. Aí eu boto como o preço da Petrobras o preço de lá mais o transporte aqui. O.k., para o pessoal que é importador, beleza, eu tenho como competir. Mas, amigo, se você quer competir, você tem que oferecer preço mais baixo e não me obrigar a equiparar o preço mais em cima. Eu confesso que para mim é *antidumping* ao contrário. Eu digo que o preço aqui é internacional, mas quem produz gasolina está entregando. É uma coisa que nós estamos vivendo... As histórias só serão contadas depois de muito tempo.

Reparem, Jean Paul deu outro dia esse exemplo e eu quero repetir, não sei se ele já falou isso aqui. É como se a McDonald's... Pelo amor de Deus, todo mundo adora a economia de mercado, desde que não seja no meu quintal; todo mundo adora economia de mercado, mas se eu puder ter um monopólio privado, eu estou aqui. Isso todo mundo sabe, ninguém é menino, quem tem unha maior sobe na parede. É como se a McDonald's tivesse o monopólio de venda de hambúrguer aqui em Brasília e ela dissesse: "Não, eu vou dar metade para o Big Burger para poder haver competição aqui". Na cabeça de quem entra isso? Só de uma empresa pública de alguém que não está pensando no País, na minha opinião.

Nós, quando compramos... Eu quero registrar aqui que eu fui Conselho de Administração da Petrobras. Quando foi comprada Pasadena, a decisão não tinha sido do Governo Lula, tinha sido uma direção correta do Governo Fernando Henrique Cardoso; não estava escolhida qual refinaria era. Qual era a previsão? Se eu tiver petróleo sobrante, eu prefiro levar para minha refinaria e faturar na cadeia produtiva, no refino lá, nos Estados Unidos. E procuraram uma refinaria. Se pagaram com roubo ou se não pagaram com roubo, eu não sei. Do ponto de vista estratégico do País e da Petrobras, estava corretíssimo. É o maior mercado consumidor, então, vamos procurar uma refinaria lá. Hoje, nós estamos fazendo o contrário: a gente tem refinaria aqui, não roda 100% e importa emprego, porque petróleo refinado significa emprego que vem na veia. Quem é que refinou? É holandês, é americano, é chinês, o que for, que está vindo com seus empregos aqui, no preço.

Então, não consigo entender. Nós estamos com 15 milhões de desempregados" Por isso que eu digo que é Trump ao contrário. Ele provavelmente está bem na população, porque o desemprego lá está em 3,3% ou 3,4%, tem uma economia que neste momento está aquecida. O que o povo quer? O povo quer prosperidade, o povo não vive de ideologia. De ideologia vivemos nós, que somos Senadores, políticos, a academia. O povo não vive disso, o povo vive de prosperidade. Nós fomos eleitos e reeleitos quatro vezes na Bahia porque a gente entregou prosperidade. Eu tive a glória de viver a menor taxa de desemprego da história da Bahia. A gente botou lá 150 mil casas populares e por aí vai... Então, eu não consigo entender.

Por exemplo, é estranho que quem oferte seis ou oito refinarias seja a Petrobras ao Cade e não uma exigência do Cade à Petrobras. O monopólio, Presidente, está aí, passou pelos governos militares, pelo Governo Collor, pelo Governo Itamar, pelo Governo Fernando Henrique, pelo Governo Lula, pelo Governo Dilma e agora que despertaram que têm que quebrar o monopólio que está escrito na Constituição?

Eu não quero nem saber, não quero falar só da questão da coisa, eu quero saber do ponto de vista econômico o que é que vai representar isso. Não sei, se já estamos trabalhando com o preço internacional, vai cair preço como? Nós vamos mudar a regra agora? Se não se tem estabilidade jurídica, quem é que vai investir aqui? Com essa confusão que está, menos investidores querem imobilizar seu patrimônio aqui. Tudo bem, para quem joga na bolsa está ótimo.

Reparem, quando eu fui do Conselho de Administração da Petrobras, a gente tinha consultorias superqualificadas inglesas que vinham de seis em seis meses para explicar projeção no mercado. Quando eu estava lá, estava 33, 34, um barril. Não havia quem projetasse, Presidente, acima de US$50. Nas melhores, foi a cento e não sei quanto. O Rio de Janeiro quebrou, pela doença do *royalty*. Mau uso do dinheiro, corrupção também, inchaço da máquina pública, e por aí vai. Por quê? Securitizaram a previdência toda, com o preço do petróleo onde? Cá em cima. Quando o preço do petróleo veio cá embaixo, como é que paga? Isso é conhecido no mundo inteiro, a doença holandesa... Isso é velho. Não é possível que a gente não aprendeu isso, que esse bicho sobe e desce. Eu mesmo não entendo: era 30, foi para cento e tanto, desceu a 20 e agora está 60. Então, o que que faz alguém que tem produção de petróleo? Distribui risco ao longo da cadeia: eu vou perder aqui, vou ganhar ali.

Então, eu queria dar esse depoimento.

Não tenho uma pergunta a fazer, mas, como nós somos Senadores, somos responsáveis... Porque, amanhã, o meu neto, o seu neto, as próximas gerações vão dizer: "Vocês estavam lá e não viram nada?"

E eu quero insistir aqui: por favor, não tragam ideologia para debater na Mesa. Eu não quero falar de ideologia. Eu estou falando de negócio! Quem fez a Petrobras, o Polo Petroquímico de Camaçari, chama-se governo militar. E sabe quem saiu para fora? A maioria foram os estrangeiros. Acabou que os brasileiros se compuseram e tiveram a maioria. Está lá um polo petroquímico extremamente competitivo, com muitas empresas nacionais. Por isso que eu estou falando que não é ideologia.

Eu estava na Mesa dos assessores do Presidente da República, do Presidente Lula, quando ele determinou que não queria mais - na minha opinião, equivocadamente -, para estimular as empresas petroquímicas no Brasil, que a Petrobras fosse detentora da petroquímica, que fosse majoritária. Que entrasse minoritariamente, para deixar a gestão privada funcionar. Foi o ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, contra a minha opinião, porque eu continuava acreditando que a gente deveria estar na cadeia inteira. Mas foi ele que decidiu isso. Por isso que a Petrobras entrou na Braskem, entrou em outros lugares, para alavancar a indústria nacional de petroquímica.

Então, eu sou obrigado a dar esse depoimento, porque não conheço tudo, longe de mim. Agora, eu queria insistir, Presidente: vamos falar de negócio. Vai baixar o preço do gás como, se eu tenho o monopólio natural? Porque, perdoe-me, eu sei que o companheiro é da ANP...

Então, reparem: se já estava difícil controlar preço, que é a função da agência... Porque, lá fora, o pessoal desce a madeira, quando o cidadão pisa fora da linha. Aqui a gente ainda não tem esta musculatura.

Foi votada agora uma lei das agências, para poder dar mais musculatura, porque tem que ter, quanto mais mercado, quanto mais economia de mercado, economia livre, mais agência com poder. Porque, senão, é óbvio: o cara vai querer maximizar seu lucro. Aí, eu pergunto: se já era difícil controlar numa empresa pública, como é que vai controlar na privada? O caboclo fecha a refinaria e vai embora. Não é assim que eles fazem? Na hora que parou de dar margem, fecha aqui e deixa aí, hibernada, e vamos para outro lugar.

Então, eu estou extremamente preocupado, porque eu acho que a gente achou o filé, que foi o pré-sal, achou um outro filé muito mais importante, na minha opinião, que foi antecessor ao pré-sal, que é a inteligência da Petrobras, desenvolvida por seus engenheiros, técnicos - não estou falando de diretor -, e talvez a gente esteja jogando isso fora e amanhã a gente vai chorar, como já foi dito aqui.

Chamavam a gente de República de bananas. Graças a Deus, não somos mais. Mas, do jeito que vai, exportando ferro, soja, carne... A carne ainda tem uma transformação; não é uma indústria, mas há um frigorífico. E vamos exportar só petróleo bruto? Não acho que seja o melhor negócio do mundo.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Obrigado, Senador.

Como há algumas perguntas direcionadas, eu vou passar, primeiro, para as considerações finais e para responder também, ao representante do Cade.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO - De novo, eu agradeço a oportunidade de debater aqui na Mesa desta Comissão do Senado.

Várias questões foram colocadas em relação ao papel do Cade não só pelos debatedores, mas pelos Senadores que fizeram as suas perguntas.

O que eu posso dizer é que, primeiro, no Brasil, a gente tem uma dificuldade de entender como a economia funciona e como o capitalismo funciona. Nós temos várias tabelas de preço no Brasil. Eu posso comentar desde tabela de honorários médicos, honorários advocatícios... Sempre há o desconto padrão. O Ecad tem uma tabela de músicas. Enfim, há uma série de tabelas no Brasil. E, quando a gente fala de gasolina, a gente fala do art. 39, X, do Código de Defesa do Consumidor, que é aplicado de maneira indistinta por vários Procons ao longo do Brasil, que, na greve dos caminhoneiros, por exemplo, punia pessoas que precificavam em R$5 a gasolina.

Eu questiono vocês: não existe regulação de preço-teto de gasolina. Essa é uma regulação *ex post* que pode colocar um pai de família na cadeia, porque está desobedecendo a lei de economia popular. E a lei de economia popular não é aplicada a bancos. Como bem comentou a Senadora Zenaide, os bancos têm margem de lucro muito grande no Brasil. Você vê um banco podendo ofertar empréstimos e crédito rotativo do cartão de crédito a 1.000%. Eu vi um caso de uma senhora que emprestou R$400, cobrou R$500 e estava respondendo por um processo penal. Esse é o capitalismo que nós queremos no Brasil? Um capitalismo em que existe uma ingerência em relação a preços que é aplicada muito mais a pobres, muito mais a pessoas que não têm o porte de bancos? Mas, para grandes empresas, não se aplica esse mesmo tipo de legislação, esse mesmo tipo de regulação, em especial para a gasolina.

Quando a gente olha o que aconteceu no Cade... Eu posso dar a minha experiência, porque participei, em 2007, do gabinete do Conselheiro Ricardo, que fez um voto divergente da maioria do Conselho à época e que analisou o caso da denúncia de preço predatório que estava sendo feita em relação a Ipiranga e a Manguinhos. A Refinaria Ipiranga e a Refinaria Manguinhos, que trabalhavam nesse setor, apresentaram uma denúncia formal ao Cade de que os preços estavam abaixo dos custos. Eu vi os custos e posso dizer que estavam, sim, abaixo.

Quando a gente olha esses gráficos dizendo que o lucro é muito grande no refino ou que existe um grande... Sim, é verdade, mas o problema é o seguinte: estão colocando vários mercados de maneira homogênea, quando a gente deveria saber que o petróleo não é petróleo; existem vários tipos de petróleo, existem grades de petróleo.

A refinaria não é refinaria; existem vários tipos de refinaria por complexidade de refinaria. Você tem que comparar refinarias que têm o mesmo nível de complexidade e que craqueiam petróleo com o mesmo nível de densidade e de pureza. E, quando a gente junta tudo isso num grande mercado, acaba-se perdendo como que é a dinâmica desse tipo de estratégia comercial. Isso tudo para falar que, se a gente analisasse petróleo leve craqueado por uma empresa que teria um nível de complexidade semelhante àquelas empresas e que produzisse derivados leves, pelos cálculos que foram apresentados no caso, seria possível haver, sim, algum tipo de prejuízo.

E esse tipo de discussão iria ser... Quando foi apresentada... De novo, foi apresentada uma denúncia de preço predatório e, à época, o Cade entendeu que não havia indícios de que a Petrobras estaria tendo prejuízo. E isso eu falo em 2007, antes do escândalo da Lava Jato, que demonstrou que, de fato, a Petrobras teve prejuízos em alguns períodos. E, de novo, em 2007, esse era um período em que o preço nacional estava muito abaixo do preço de paridade de importação e que,

de repente, ficou acima. Então, quando se fala sobre entrar e dizer qual é o preço que a empresa deve precificar, qual é a estratégia comercial que ela deve utilizar, eu acho que as pessoas olham a Petrobras como uma empresa passível de se adentrar nela e precificar os vários mercados.

Quando a gente fala do ponto de vista geográfico, você tem que entender que existe um mapa de calor, não existe um ponto no tempo e um único preço; existem vários preços. Então, é isso que as pessoas têm que entender. Esse é um processo extremamente complexo, um processo que é difícil do ponto de vista técnico. E a Petrobras apresentou um termo de compromisso de cessação que é previsto em lei. É comum o Cade assinar, o que é previsto no art. 85 da Lei 12.529, de 2011, do Cade. E o Cade assinou o acordo de que, ao mexer na estrutura do setor, esse tipo de denúncia e de conduta ficaria menos provável de acontecer.

Não há nada de irregular nesse tipo de conduta do Cade. Pelo contrário. Nós tínhamos feito, eu particularmente assinei um estudo específico, demonstrando que existe alta correlação entre concentração e preços de derivados, concentração de refino e preço de derivados. E isso foi feito não só nos Estados Unidos, mas toda a doutrina demonstra isso.

E, quando se fala que existe grande ociosidade na indústria e grandes margens de lucro em refino, eventualmente essa ociosidade baixa quando você tem concorrência interna. O colega mencionou talvez com umas palavras que beiram à injúria, mas eu diria um pouco acaloradas, que eu não fui honesto do ponto de vista intelectual, ao comparar o que aconteceu com o *Sherman Act*. Eu não estou dizendo que aconteceu a mesma coisa, mas o fato de ser uma empresa pública ou uma empresa privada não retira todo esse debate que é extremamente complexo, de que eu acabei de falar, e que, de fato, acontece. E posso dar o meu depoimento pessoal sobre o que eu vi e o que eu calculei em relação ao que aconteceu no passado e o que poderia acontecer aqui.

De novo, não é o Cade que vai determinar qual é o preço. Às vezes, a gente pensa na Petrobras como espectadores de um time de futebol que ser o técnico e quer precificar em nome da empresa. Não cabe ao Cade precificar, o Cade não é agência. E de novo eu gostaria de louvar aqui o que a ANP fez não só por abrir a sua regulação, mas por entender que, em determinadas regulações, é melhor não interferir. Foi o que aconteceu.

De novo eu gostaria de agradecer aqui a oportunidade de esclarecer esses pontos.

Eu acho que, de novo, não é a mesma comparação o que aconteceu nos Estados Unidos e o que aconteceu aqui no Brasil. Aqui no Brasil existiam particularidades, existiam justificativas para o acordo que foi firmado. Esse acordo tende a melhorar o ambiente concorrencial por quê? Enfim, a empresa já tinha até mesmo proposto um dos investimentos, e nós mostramos: "Olha é possível melhorar esse desenho de desinvestimento".

O colega mencionou que alguém da Bahia não vai sair para Minas Gerais para comprar gasolina. É óbvio. Quem vai falar, por exemplo, que as refinarias que estão no Rio Grande do Sul e no Paraná não competem? Mas existe uma zona cinzenta, talvez Santa Catarina, que se beneficia da concorrência entre ambos. Por isso essa análise ingênua e simplória de que não existe nenhum tipo de possibilidade de concorrência ou mesmo de benefício em relação a uma desconcentração do setor tende a mascarar quais são os reais debates que estão nesse mercado, nesse debate.

Enfim, peço desculpas pelo alongado da minha resposta, mas eu acho que, dado que foi mencionado várias vezes o Cade, precisava-se pelo menos desse esclarecimento a respeito de quais foram a justificativas do acordo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Obrigado.

Passo, também para suas considerações finais, ao Sr. Décio, da ANP.

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Agradeço mais uma vez a oportunidade de me manifestar e tentar fazer uma colocação, um esclarecimento que não caminhe para a questão ideológica e, sim, para a questão pragmática de condução de negócio.

Eu queria começar respondendo ao Senador Jean Paul Prates, que fez uma pergunta explícita: se a ANP teria encaminhado ao Cade uma provocação sobre a questão do domínio da Petrobras no mercado de refino se fosse uma empresa privada.

Eu diria que possivelmente não, porque não teria chegado àquele ponto, porque dificilmente uma empresa privada teria tido autorização do Cade para deter 98% da capacidade de refino no Brasil durante tanto tempo. Mas, se isso tivesse acontecido, era obrigação da ANP fazer o que ela fez em relação à Petrobras.

E lembro que isso foi feito em um momento, em um ambiente em que a Petrobras já havia anunciado a venda de refinarias em um formato que já foi mencionado pelo Cade aqui de *clusters* regionais, em que ela manteria um *cluster* no Sudeste, um monopólio regional no Sudeste, ela venderia um pedaço, 60% de um *cluster* regional no Sul com as refinarias em Canoas e em Araucária e manteria um *cluster* regional no Nordeste, em que venderia 60% das Refinarias de Abreu e Lima e de Landulpho Alves. Então, a Petrobras seria beneficiária de 100% do monopólio regional no Sudeste e seria beneficiária

de 40% dos monopólios regionais no Sul e no Nordeste. Era obrigação da ANP alertar o Cade para esta situação, tendo em vista a possibilidade da criação de três monopólios regionais com a participação de uma empresa.

Então, queria deixar isso aqui bem claro. Acho que nós atuamos cumprindo o nosso dever.

(Soa a campainha.)

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Se durante 20 anos isso não foi feito, não me corresponde aqui responder.

Peço licença aqui, Senador Izalci, para continuar.

Outro comentário do Senador Jean Paul Prates foi sobre a questão dos impostos. Ninguém aqui sugeriu redução de impostos federais ou estaduais; o que nós colocamos é a racionalização dos impostos. Quer dizer, a discussão da alíquota é uma discussão soberana nos governos, agora, a discussão sobre a racionalização da aplicação dos impostos, acho uma responsabilidade da sociedade, e nós, como agente regulador do setor, temos também a responsabilidade de colocar esse tema.

Também o Senador falou da questão da dependência das oscilações internacionais e criação de mecanismos de mitigação de variações de preço. Bom, essas são questões afetas à política, ficam no âmbito aí do Ministério de Minas e Energia, que tem atuado diligentemente para estabelecer políticas, contrariamente ao que a gente vinha vendo. Então é uma decisão que não compete à agência. Se há ou não há interesse político do Governo brasileiro de estabelecer mecanismos de mitigação de variações de preços internacionais é uma questão que é afeta ao Governo.

Em relação à periodicidade, sim, nós fizemos um estudo exaustivo sobre a questão de se é conveniente ou não haver periodicidade no repasse dos reajustes dos preços dos combustíveis, e a avaliação técnica que nós fizemos indica que não, porque a periodicidade estabelece prazos e indica para os agentes os momentos de reajuste, e isso cria comportamentos inadequados.

Paulo Cesar falou aqui do faturamento da TAG. Eu quero dizer que essas transportadoras, sejam controlados pela Petrobras ou por qualquer outra empresa, são companhias reguladas, a tarifação é regulada, e a ANP aplica as resoluções vigentes para o cálculo das tarifas.

(Soa a campainha.)

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Em relação ao Dary, eu quero dizer o seguinte: você falou muito sobre se o petróleo é estratégico. Eu sempre lembro uma frase da ex-Primeira-Ministra inglesa Margaret Thatcher, ela dizia o seguinte: todo mundo fala que o petróleo é estratégico; não existe nada mais estratégico que comida, mas ninguém propõe a estatização da produção de alimento. Então, acho que estratégico é extrair o recurso, estratégico é não fazer opção pela pobreza, deixando os nossos recursos eternamente para ser explorados. Nós precisamos ter urgência, ter senso de urgência no Brasil, explorar o pré-sal e os nossos recursos o mais rapidamente possível, enquanto eles ainda têm valor para ajudar a tirar brasileiros da miséria. Temos 50 milhões de brasileiros na faixa de pobreza, não podemos abrir mão desses recursos e temos de ter senso de urgência para tirar esses recursos.

Quero também dizer aqui que eu não compartilho com as palavras que foram colocadas aqui de ataques ao Ricardo, do Cade, ao Presidente da Petrobras, que foi chamado de mentiroso, e aos diretores da Petrobras, que foram acusados de corruptos. Quero deixar claro aqui que a gente não compactua com essas afirmações.

Em relação à questão da Arábia Saudita, sim, é verdade, a Arábia Saudita tem um poder muito grande no mercado de petróleo, mas hoje quem define mais preço é o mercado americano, mais que o saudita, porque a capacidade de reação de preço do *shale* é muito rápida. Movimentações de preço afetam a produção de petróleo nos Estados Unidos de uma forma muito rápida, é um ciclo muito rápido, e o mercado internacional mudou desde que o *shale* passou a ter a relevância que tem.

Quero também lembrar que a Petrobras é uma companhia de capital aberto. Mais de 50% do capital da Petrobras hoje está na mão de acionistas privados. A Petrobras tem um mandado - e foi colocado aqui pelo Tojal na apresentação dele - de maximizar o valor para o seu acionista. Se alguma ação que a Petrobras tomar afetar os interesses da Petrobras, ela tem que ser ressarcida por isso.

Então, a Petrobras hoje não trabalha para defender os interesses da sociedade brasileira: a Petrobras trabalha para defender os interesses dos seus acionistas. Evidentemente que o acionista controlador é o Estado brasileiro, mas a Petrobras não é um agente do Estado que trabalhe em nome do Estado. A Petrobras é uma empresa de capital aberto que trabalha legitimamente - eu sou o primeiro a defender isso - para maximizar o valor para o seu acionista, e isso aumenta a responsabilização dos órgãos de Estado, aumenta a responsabilização da ANP e aumenta a responsabilização do Cade.

Se a Petrobras, que detinha o monopólio e atuava como agente estatal no passado, hoje deixa de investir em determinados ativos porque prefere colocar seus recursos no pré-sal, que tem maior rentabilidade, estamos de acordo. Agora, alguém tem que investir nesses segmentos em que a Petrobras deixou de colocar recursos. Aí estamos falando dos campos maduros do Nordeste, estamos falando dos campos maduros da Bacia de Campos, estamos falando das refinarias, estamos falando do mercado de gás. Se a Petrobras não tem recursos para construir refinarias e prefere usar os recursos que tem para explorar um campo no pré-sal, eu concordo. Agora, alguém tem que construir refinarias, e temos que criar as condições para que isso aconteça.

À Senadora Zenaide eu respondo aqui que preço justo nós vamos ter só com competição e transparência. Quer dizer, a sociedade, percebendo que há competição na formação de preços e conhecendo de forma transparente como esses preços são conformados, vai poder legitimar. Não acredito que haja outra forma.

Finalmente, em relação ao Senador Jaques Wagner, na mesma linha, a minha resposta é curta. Como é que nós podemos controlar preços? Os preços são livres no Brasil, por lei, desde 1º janeiro de 2002. A única forma de termos preços justos é com competição, de novo, e com transparência.

Muito obrigado pela oportunidade. É sempre um prazer estar nesta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Concedo a palavra, para suas considerações finais, ao Sr. Flávio Santos Tojal.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL - Boa tarde de novo.

Agradeço ao Senador Izalci Lucas, aos colegas de Mesa e aos demais presentes pela atenção. Agradeço também pela oportunidade de poder participar deste debate, desta audiência pública, trazendo informações referentes à política de preços da companhia, o que, acreditamos, contribui com esta Casa na discussão de políticas públicas aplicadas no País, em especial no segmento de energia.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Agradeço, Flávio, e já passo, também para suas considerações finais, para o Sérgio Araújo.

O SR. SÉRGIO ARAUJO - Boa tarde.

Mais uma vez obrigado pela oportunidade de me posicionar.

Eu tenho dois pontos somente para comentar.

Um é em resposta à pergunta colocada pelo Senador Jean Paul, que quer saber qual é a visão da Abicom sobre o TCC assinado pela Petrobras e pelo Cade, como a Abicom está vendo isso.

Na nossa visão, o TCC não responde às questões que foram colocadas pela Abicom no Cade, de avaliação das práticas de preços predatórios e subsídios cruzados que a gente identificou e apresentou ao Cade. A simples aceitação da proposta da Petrobras de venda de parte do parque de refino, eu acho que ela... Assim, a direção da Petrobras passa a ter um aval do Cade também para avançar com um programa que já havia sido anunciado anteriormente, mas não responde efetivamente às colocações feitas pela Abicom.

Nesse sentido, a Abicom já protocolou, na última segunda-feira, um embargo pedindo que o Cade revisite esse TCC, avalie corretamente os pontos, e não arquive, como está previsto, manifestação da Abicom, como também o inquérito administrativo que foi impetrado pelo Presidente do Cade com base no estudo feito pelo grupo de trabalho composto por técnicos especialistas da ANP e Cade. Então, esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto é que eu queria reforçar a proposta que a Abicom fez de que seja realmente feita uma avaliação dessa possibilidade de uso das receitas excedentes de *royalties*, que são, como falou o Paulo Cesar, uma receita adicional de uma exportação de óleo que poderá ajudar a Petrobras na manutenção da sua política de preço sem exigir ou sem provocar intervenções do Executivo, como a gente verificou em abril passado, quando a presidência da Petrobras queria dar um reajuste, e a decisão dela, da Petrobras, teve de ser retornada com a visão política do Presidente da República de que teria impacto no consumidor, especificamente, nos caminhoneiros. Essa medida, na nossa visão, ajuda a Petrobras nesse sentido e ajuda também o consumidor, porque pode dar uma suavização, sem falar em subsídio, nos efeitos da volatilidade de preço das *commodities*.

Eram esses pontos.

Mais uma vez, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Dary Beck Filho, também para suas considerações finais.

O SR. DARY BECK FILHO - Quero agradecer, de novo, o convite. Estamos, lá na Federação, sempre à disposição para fazer esse debate.

Queria fazer alguns comentários. Primeiro peço desculpas. Acho que exagerei um pouquinho. É que a comparação... Tu concordaste comigo que a comparação é entre laranja e banana. São duas coisas bem diferentes. Mas tudo bem! Eu peço desculpas se exagerei.

Falando em comparações, de novo: petróleo e comida. No caso de comida, é o seguinte: eu faço um canteirinho no fundo do quintal da minha casa, planto tomate, e tenho tomate; mas não tenho petróleo. Tirando a época lá do Texas, fim do século XIX, quando os caras furavam o quintal e saía petróleo, hoje não é isso. Então, por favor, vamos falar sério. Eu gosto de falar sério. Não há como plantar soja para fazer biodiesel para substituir o diesel. Não existe isso, não vai acontecer isso. Nem álcool etanol para substituir a gasolina. E querosene de aviação. Não tem isso, não existe. Tecnicamente não vai acontecer.

Então, construir refinarias, eu topo. Quero que construam mais refinarias no Brasil, mas não vamos entregar de graça o mercado, como vocês estão propondo. É só isso! Tem como fazer. Tem como fazer. Se quiser, tem. Em vez de dar um trilhão para as produtoras de petróleo levarem nosso petróleo bruto embora, por que não fizeram um acordo com eles? É o seguinte: "Eu te dou incentivo fiscal se tu construíres uma refinaria aqui dentro. É isso! E não precisa ser grande, pode ser de 20 mil barris. Tu ganhas um incentivo, mas constróis uma refinaria". Pronto! Resolvido!

(Soa a campainha.)

O SR. DARY BECK FILHO - Então, é isso que tira o brasileiro da miséria. Não é cobrando gás de cozinha a R$80 que se vai tirar brasileiro da miséria, pelo contrário! Não é cobrando combustível caro, muito mais caro do que o preço do combustível do Golfo do México, que se vai tirar brasileiro da miséria, pelo contrário! É isso que está levando o brasileiro para a miséria e está fazendo as donas de casa se queimarem com álcool! Elas usam lenha! No País que já foi a quinta economia do mundo, o povo está usando lenha, porque as pessoas querem cobrar mais caro aqui dentro do que seria preciso.

Encerro e agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço.

Passo imediatamente a palavra para o José da Fonseca. Ah, o José da Fonseca não veio!

Concedo a palavra a Paulo Cesar Ribeiro Lima.

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - Quero fazer um comentário aqui. Eu vou lembrar aqui os números. A receita da TAG é de R$4,9 bilhões. O custo do serviço prestado é de 1,09 para o monopólio natural regulado pela ANP. Eu não conheço nada parecido com isso. Nunca vi isto no mundo: regulação por custo. Eu chego a imaginar de onde vem um absurdo desses. Infelizmente, eu falo: "Mas será que esses contratos já não foram assinados, a criação da TAG, o desmembramento, a NTS, os contratos *ship or pay*? Já não estava ali no fundo a privatização da TAG?". Agora, esses R $4,9 bilhões vão ter que ser mantidos, porque são US$8,6 bilhões pagos à Petrobras mais os encargos financeiros.

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - Então, numa regulação por custo, acabou qualquer possibilidade no Brasil de reduzir o custo do transporte de gás, de reduzir a tarifa no Norte e no Nordeste. Eu vi ontem aquela audiência sobre a TAG. É lamentável!

O *shale* realmente hoje é muito importante. Mas quando a Arábia Saudita entrou forte... E não é só a Arábia Saudita. Aqui temos dois *players* importantes, que é a Rússia e a Arábia Saudita. Se eles entram no acordo, eles acabam, inviabilizam o *shale*, porque, quanto ao *shale*, nós vamos falar em um custo de pelo menos US$50. Está certo? Então, se joga o petróleo abaixo de US$50, acaba a indústria de *shale*. Nos Estados Unidos, talvez, isso não interesse a ninguém. Aí se voltou com US$65, e o *shale* já está todo a vapor. Mas a Arábia Saudita, principalmente, e os países do Oriente Médio podem jogar o petróleo a US$40 e acabar com o *shale*. Agora o impacto no orçamento deles foi gigantesco. Então, é um problema extremamente complexo.

Discordo radicalmente quando o senhor sugere que o preço de paridade de importação é justo para um diesel que é fabricado com petróleo produzido no Brasil e refinado no Brasil. Não é justo. O preço de paridade de importação praticado pela Petrobras não é um preço justo. Agora, não quero tirar nenhum importador do mercado, porque, se precisamos de gasolina, nós vamos ter de resolver o problema. Como? É só reduzir o tributo da gasolina importada! Agora, isso é

inteligente? Talvez, não o seja, mas, pelo menos provisoriamente, a gente tem de partir para isso. Agora, cobrar do povo brasileiro preço de diesel como se fosse importado não considero um preço justo mesmo!

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - O *royalty* tem um problema, por quê? Porque essa receita já está com a União e está, basicamente, com Rio de Janeiro, Espírito Santo, São Paulo - mais com Rio de Janeiro -, então é uma receita deles. Criar um fundo... Eu sou muito favorável a um fundo de estabilização no Brasil, agora, não vamos nos comparar com Chile e Peru, que não têm petróleo. Lá, realmente, a população tinha que compor um fundo de um bilhão. Lá há impacto no contribuinte. Aqui é uma coisa que vai ficar dentro do próprio setor. Aqui eu estou falando de um imposto de exportação que não existe, residual, só para criar um fundo para estabilizar preço, porque, quando chega a 120, a 100 e a 70, a Petrobras tem uma lucratividade altíssima exportando petróleo: ela gasta 40, exporta a 60; 35 talvez, com margem de lucro de 100% no óleo bruto. Imaginem quando chega lá a 100! Então, é tributar a exportação, porque aí é uma coisa nova; eu não vou tirar recurso nem da União nem do... Apesar de achar... Essa distribuição de *royalties* no Brasil é...

Com relação a um trilhão, só *royalty* dá um trilhão. Só *royalty*! Você pega lá 100 bilhões de barris no pré-sal, deduz de Imposto de Renda, 15%, dá 15 bilhões; multiplica por 60, dá 900 bilhões; Imposto de Renda mais Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, 34%, já dá 300 bilhões; multiplica pelo câmbio, dá 1,1 ou 1,2 trilhão, só pela dedução do *royalty*. E o *royalty* empobrece todo mundo, porque a empresa paga o *royalty*, o Estado do Rio recebe, e as empresas deduzem no Imposto de Renda e tiram de onde? Do FPE e do FPM. Só *royalty* dá um trilhão. Agora, é muito mais que um trilhão. Então, o pré-sal hoje empobrece...

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - ... o Distrito Federal, empobrece o Nordeste, empobrece o Centro-Oeste, empobrece o Norte. Agora, nem só *royalties*. Ainda vem essa IFRS, que joga navios, plataforma arrendada, joga como ativo; taxa de exaustão do ativo acelerada; entra também como depreciação... É uma lambança! Em 39 anos de petróleo, eu nunca vi uma lambança como a da Lei 13.586. Basta ler o art. 1º da Lei 13.586.

Então, eu encerro aqui.

Queria agradecer muito a oportunidade, agradecer novamente à Aepet a oportunidade de estar aqui em nome da Associação dos Engenheiros da Petrobras; agradecer muito à Abcam, que me deu carta branca para falar aqui em seu nome. Agradeço muito a oportunidade de estar aqui com vocês hoje.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Obrigado.

Já passo a palavra também, para as suas considerações, ao Leonardo Gadotti.

O SR. LEONARDO GADOTTI FILHO - Muito obrigado, Senador Izalci. Mais uma vez, foi um prazer estar aqui com o senhor, com todos os demais membros da Mesa, com essa audiência, discutindo um tema tão importante, relevante.

Eu acho que todos alinhamos e concordamos que o País precisa urgentemente de investimentos, investimentos altíssimos em infraestrutura, para pelo menos dar suporte à demanda esperada. Investimento gera emprego, gera riqueza. E a única forma, como o Estado está falido, não investe mais - essa é a grande questão hoje, o grande problema -, a forma de atrair investimento, a primeira delas é segurança jurídica. A gente precisa de estabilidade nessas questões jurídicas. A gente precisa do PPI. Infelizmente, podem alguns não gostar disso, mas é a forma comum do trabalho. É assim que as economias modernas trabalham: você importa preço e, com isso, você atrai; você tem regra, você tem previsibilidade, por incrível que pareça, e atrai o investimento. A gasolina mais barata do mundo se vende na Venezuela. Olhem o que aconteceu com a PDVSA.

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO GADOTTI FILHO - Então, é isso. Acho que é um exemplo também a não ser seguido.

Eu acho que essa discussão é muito mais técnica do que ideológica. E, nesse sentido, a Plural se coloca à disposição, Senador, para participar de mais fóruns como este, de trazer a sua contribuição, o seu suporte técnico e a experiência das suas empresas para poder contribuir com esse desafio, que eu acho que todos temos pela frente. No desafio, cabe a cada um de nós dar sua participação para poder, de alguma maneira, sair do outro lado.

Mais uma vez, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Agradeço, Leonardo.

Já passo também para o último orador para fazer as suas considerações, Alexandre Manoel Angelo.

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - Em primeiro lugar, gostaria de, mais uma vez, agradecer, Senador, a V. Exa. por esta oportunidade.

Do que foi falado, eu acho que eu teria só o dever aqui, até por estar participando da agenda... Eu acho que a questão do refino já foi muito bem esclarecida, tanto pelo representante do Cade quanto pela ANP, pelo Diretor Presidente Décio Oddone.

Eu gostaria de acrescentar só um pouco em relação à questão do gás, porque ficou restrita aqui, como se o preço não tivesse possibilidade de cair por conta de ter se restringido a uma discussão do transporte, e mais precisamente, a questão de duas transportadoras. Queria dizer que a agenda que o Governo encaminhou e que aprovou no CNPE, na segunda-feira...

(Soa a campainha.)

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - ... muito mais do que a privatização na parte do transporte, no *downstream*, sabendo que isso é um monopólio natural, é do aperfeiçoamento da regulação. Repiso isso na parte da distribuição da liberação da capacidade, que hoje está de 30% a 40% ociosa. Mas a grande aposta para a queda no preço é a questão realmente de você promover essa competição na parte do alto-mar, em que você tem mais de 30 empresas produzindo, para que elas possam - e a empresa dominante hoje, a incumbente atua como monopsonista, basicamente a única compradora de preço nesse mercado - nessa competição, nesse acesso a esses dutos de escoamento e essas outras *essential facilities* na parte lá do alto-mar, no *upstream*, ter acesso; e aí, sim, você gera competição, você permite que hoje, com uma empresa que é monopsonista, você possa operar nesse mercado de competição.

O que está sendo feito também aqui, Senador, é uma coisa que me deixa muito tranquilo em participar dessa agenda, a gente tem lido e tem se esforçado bastante para, junto dos especialistas, entender: a gente está fazendo algo no mercado de gás com um atraso em torno de 30 anos. É o que a Inglaterra fez em 1985, a Espanha, a Alemanha. E os resultados - infelizmente, o Senador não está mais aqui -, ao contrário do que o Senador Jaques Wagner colocou - vamos falar de negócio, etc. -, é muito ao contrário do que ele falou: a gente tem realmente mercados crescendo, com segurança jurídica principalmente, e vai precisar desta Casa, futuramente, certamente, para que essa quebra de monopólio que está se fazendo com uma empresa hoje possa ser estendida, para que a gente não possa também ter monopólios privados. Obviamente, o mercado dinamicamente - ele está correto nisso aí - vai se arranjar para também ter... Todo mundo quer o seu monopólio, isso é claro. Esta Casa tem que se movimentar rápido...

(Soa a campainha.)

O SR. ALEXANDRE MANOEL ANGELO DA SILVA - ... para que a gente não saia de um monopólio público para um privado. Então, isso vai precisar ser feito. Mas o que o Governo está fazendo hoje, com muita tranquilidade: a gente está fazendo uma agenda, infelizmente com atraso de 30 anos no nosso País, o que faz com que o preço do gás nosso seja o terceiro entre os maiores do mundo, quando não há nenhuma justificativa, em termos econômicos e em termos das nossas riquezas naturais também, para precisarmos ter um preço tão caro, prejudicando a nossa indústria, prejudicando o nosso consumidor, dificultando a oportunidade de investimento, geração de emprego e renda.

Eu só queria esclarecer isso aqui, porque eu acho que ficou meio... Foram duas agendas que foram postas aqui, e eu acho que a gente limitar essa discussão do preço só à parte do transporte é pouco em relação à agenda que o Governo está encaminhando.

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - Eu queria fazer um comentário...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Faça. É só para a gente fazer o encerramento. Um minuto.

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - De fato, eu estou falando aqui do transporte, que deve representar cerca de 13%. A distribuição, em que vocês estão querendo atuar, de fato, é monopólio dos Estados, a distribuição do gás canalizado é monopólio dos Estados. Eu acho que tem realmente muitos problemas, eu acho que o Governo está certo de tentar convencer os Governadores, porque há muito problemas realmente, e se pode reduzir esse custo lá nos Estados.

Agora, o grande preço é a molécula, é o gás. Desde 1997, se pegarem todos os leilões do pré-sal, é tudo 30%, 40%. A Petrobras, em muitos, nem participa mais. Já acabou há muito tempo o monopólio na produção. É claro que há uma parte ainda em que, de fato, ela opera, mas hoje a Petrobras deve estar com 70% do mercado, mas, já em 2022, em 2024, já cai para 50%, 60% e vai cair muito. Então, isso já está resolvido. A produção já está resolvida. Já há competição. E a Petrobras...

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO CESAR RIBEIRO LIMA - ... é simplesmente mais uma.

Agora, o que foi dito ontem... O gás barato é hoje no Brasil, hoje a Petrobras podia cobrar da fábrica de fertilizantes dela não 10 ou 12, ela podia cobrar 5 ou 6 hoje. Hoje! Agora, a gente também não pode criar muita ilusão com o pré-sal, porque há estudo aí da EPE, e é só pegar o custo de produção do gás no pré-sal, que está muito alto.

Aí entra a ANP de novo. Cabe à ANP: "Esse seu plano de desenvolvimento da produção, em que você está reinjetando todo esse gás, eu não vou aprovar esse plano". Aí vai haver gás! Agora, se a ANP não fizer isso... Hoje, a produção de gás no Brasil aumentou demais, mas olhem a reinjeção! Um terço é reinjetado. Então, o que a gente precisa no Brasil é regulação! Regulação. Hoje. O grande problema, a grande falha... O preço do gás está assim por causa de regulação. Então, não vamos criar aqui...

Agora, podem vir com essa coisa toda, com essa festa, novo mercado de gás, e amanhã a Petrobras pode baixar o gás. Não há transparência nenhuma no custo de gás! Por que a Petrobras cobra da fábrica de fertilizantes dela 12? Talvez seja para inviabilizar o negócio: "Olhem, essas fábricas de fertilizantes dão prejuízo, e eu vou privatizar, vou hibernar". É uma irresponsabilidade, se for isso mesmo - não estou afirmando que é isso. Agora, não há transparência no custo do gás, como eu apresento transparência no custo do petróleo.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Obrigado, Paulo Cesar.

Como foi citada a ANP, se a ANP quiser fazer alguma... Senão, a gente vai ficar o debate aqui o dia todo, mas...

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Só um minuto, Senador, se me permitir.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - DF) - Sim.

O SR. DÉCIO FABRICIO ODDONE - Primeiro, respondendo ao Paulo Cesar, eu concordo plenamente que precisa de regulação. É o que estamos fazendo: trabalhando para haver regulação, especialmente trabalhando para haver regulação interpolítica. O que a gente tem visto nos últimos tempos é uma ação integrada dos órgãos reguladores - ANP e Cade estão aqui - que encontrou agora o guarda-chuva da política através dessas resoluções do CNPE que eu acabei de mencionar na minha fala inicial. Então, não acredito que eu tenha vivido, nos meus mais de 30 anos na indústria, um momento em que houvesse tanta atuação no âmbito da formação da política quanto atuação dos órgãos reguladores. Pode melhorar? Pode melhorar, sim, deve melhorar, vai melhorar. Especificamente em relação à questão da transparência do preço do gás natural, concordo plenamente e digo que a ANP está a ponto de soltar uma resolução estabelecendo transparência na divulgação dos preços do gás natural no Brasil também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Obrigado.

Senador Zequinha, nós estamos encerrando. V. Exa. Quer fazer alguma colocação?

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Apenas dizer da satisfação de poder ver o debate.

Acho que o Brasil está encurralado entre duas coisas na questão energética. Uma, pagando uma das taxas mais altas no consumo de energia elétrica. E quem é que vive sem energia? Eu sou do Estado do Pará, um Estado que produz e que gasta apenas pequena parte dessa energia, manda embora, não pega nada de volta. É uma confusão. A gente precisa cuidar disso aqui, para ver se conserta um pouco disso, mas vivemos às voltas lá com a taxa lá em cima.

Dois: combustível. Para onde nós vamos com combustível tão alto, e quem é que vive sem gastar combustível, sem se locomover. A gente precisa encontrar saídas, saídas que o Governo precisa entender também, porque a gente discute um negócio desse - apesar de ter chegado uma turma do meu Estado que eu tive que atender ali -, e eu vi que há solução. Há solução. Precisa ter coragem, precisa ter determinação, precisa ter vontade de fazer isso acontecer.

Esse é um tema que não esgota tão fácil. Eu gostaria de pegar o seu contato, professor. Precisamos discutir umas coisas, se o senhor tiver condições de nos ajudar, para subsidiar alguns debates que faremos no futuro com relação a esses e outros aspectos.

No mais, quero dizer da alegria e gratidão de tê-los aqui na construção da abertura de conversas e debates que podem colaborar certamente para amanhã encontrarmos algumas saídas que aliviem a nossa população.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - DF) - Obrigado, Senador.

Eu proponho a dispensa da leitura e aprovação das Atas da 20ª e 21ª Reuniões da Comissão.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

As atas aprovadas serão publicadas no *Diário do Senado Federal*, juntamente com as notas taquigráficas.

Eu quero aqui agradecer a presença de todos que compareceram a esta Comissão para esta audiência.

Declaro encerrada esta reunião.

(Iniciada às 9 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 31 minutos.)