

diálogos

no espaço democrático



GASOLINA CARA?

ENTENDA A POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS

Conversa com

SYLVESTRE CALMON

Engenheiro, ex-diretor industrial e gerente nas refinarias da Petrobras de Abreu e Lima (PE), Gabriel Passos (MG) e Paulínia (SP)





diálogos no espaço democrático são publicações do Espaço Democrático, a fundação para estudos e formação política do PSD



Para assistir ao vídeo,
aponte a câmera do celular
para este código

PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS CONTINUARÃO SUBINDO NO BRASIL E NO MUNDO

Não é possível reduzir artificialmente os preços dos combustíveis no Brasil, ignorando a Lei das Estatais e todo o regramento que obriga a Petrobras a seguir a política chamada de Preço de Paridade Internacional (PPI). Foi o que afirmou o engenheiro **Sylvestre Calmon**, em palestra e entrevista on-line realizada em junho de 2022 no Espaço Democrático.

Calmon tem uma longa história na Petrobras, onde entrou em março de 1976, como gerente em atividades de operação e programação da produção na Refinaria de Paulínia (Replan), município do interior do Estado de São Paulo. Foi, também, gerente geral da Refinaria Gabriel Passos, em Betim, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, e diretor industrial da Refinaria Abreu e Lima, em Ipojuca, na Região Metropolitana de Recife.

Segundo ele, o debate sobre o preço dos combustíveis no Brasil, está balizado, desde 2016, pelo PPI, regra implementada durante o governo do ex-presidente **Michel Temer**. Trata-se de um índice que considera, além da cotação internacional do petróleo e da variação do dólar - moeda em que a *commodity* é negociada -, os custos de transporte e taxas portuárias, por exemplo.

“Hoje somos autossuficientes na produção de petróleo graças a todo o investimento feito no Pré-sal”, aponta Calmon. “Mas após o segundo choque do petróleo, em 1979, não houve investimentos em novas refinarias por três décadas e, mesmo com as ampliações em refinarias existentes, o consumo do mercado interno superou a capacidade de produção, o que nos levou à dependência externa em derivados, tornando o Brasil um importador”.

Esta publicação traz a íntegra daquela conversa coordenada pelo jornalista **Sérgio Rondino** e da qual participaram os seguintes consultores e colaboradores do Espaço Democrático: o gestor público e consultor na área de saúde **Januario Montone**, os economistas **Luiz Alberto Machado** e **Roberto Macedo**, o coordenador de Relações Institucionais do Espaço Democrático, **Vilmar Rocha**, o gestor público **Júnior Dourado**, os cientistas políticos **Rogério Schmitt** e **Rubens Figueiredo**, o sociólogo **Tulio Kahn**, o médico e sociólogo **Antônio Roberto Batista**, o especialista em gestão **Rafael Auad** e o jornalista **Eduardo Mattos**.

Boa leitura.



Sérgio Rondino - Este é mais um programa “Diálogos no Espaço Democrático”, produzido pela fundação para estudos e formação política do PSD com o objetivo de debater os mais diversos problemas brasileiros. E hoje o nosso tema é um problema que tem afetado fortemente a economia brasileira e o bolso dos consumidores: o alto preço dos combustíveis. Como os brasileiros, irritados, perguntam com frequência quais as razões para tantos e seguidos aumentos de preços, convidamos um especialista para esclarecer o assunto.

Ele é Sylvestre Calmon, engenheiro químico e especialista em Processamento de Petróleo, que tem uma carreira profissional de décadas na Petrobras. Engenheiro Calmon, muito obrigado pela gentileza de atender ao nosso convite. Seja bem-vindo ao Espaço Democrático.

Sylvestre Calmon - Antes de mais nada, quero agradecer a oportunidade, que é um privilégio, de

falar a um fórum desse calibre. E agradeço especialmente ao meu amigo Antonio Batista, que me indicou para essa tarefa. A ideia hoje é tratar, em primeiro lugar, da política de preços da Petrobras, depois do programa de desinvestimentos da empresa, as privatizações, em seguida falar um pouco da geopolítica atual e, por último, do panorama energético mundial.

Política de preços: desde 2016 a Petrobras pratica o famigerado Preço de Paridade de Importação. Por quê? É muito simples: porque nós somos importadores. Nós já fomos autossuficientes na produção de derivados, mas perdemos essa condição há um bom tempo. E aí eu queria fazer um breve histórico de como chegamos a essa condição.

Até o começo da década de 1970, a situação era a seguinte: o petróleo era barato. O petróleo de referência da época - o árabe leve - valia mais ou menos uns 3 dólares por barril - mesmo atualizando o valor, é muito pouco - e o derivado era um pouco mais



caro. Então, a margem do negócio estava no refino, o grande ganho estava no refino. Aliás, é uma indústria em que historicamente as margens mudam de segmento. Se uma empresa quiser sobreviver no longo prazo, tem que se verticalizar. De qualquer maneira, nessa época, a bacia terrestre brasileira, com exceção da Amazônia, já estava razoavelmente mapeada e não havia muita esperança de achar petróleo em terra ou em águas rasas. E não havia tecnologia para ir além disso. Então, a decisão do governo, na época, foi tornar o País autossuficiente em derivados.

É bom lembrar que na época do regime militar, as decisões, fossem boas ou más, tinham um processo de implantação bastante acelerado. Então, em um espaço de 12 anos entraram em operação cinco refinarias. Em 1968 foram duas - a de Betim, em Minas, e a de Canoas, no Rio Grande do Sul; em 1972 foi a vez de Paulínia, no Estado de São Paulo; em 1977, a de Araucária, no Paraná; e em 1980 a de São José dos Campos, em São Paulo. Com isso, alcançou-se a meta. A gente tinha um mercado interno, na época, de mais ou menos



1 milhão de barris/dia, e passamos a ter uma capacidade de refino de 1,3 milhão. Então, nesse ponto, atingiu-se com folga a autossuficiência.

Acontece que a situação mudou radicalmente. Nós tivemos os dois choques do petróleo. O primeiro, em 1973, 1974. Foi a reação da Opep (*Organização dos Países Exportadores de Petróleo*) à Guerra do Yom Kippur, que penalizou, principalmente, os países que a Opep considerou que eram aliados de Israel. Esses sofreram embargos e falta de derivados de petróleo. A Opep reduziu a produção e parou de entregar para esses países. Então, Estados Unidos, Grã-Bretanha e Holanda sofreram bastante. Aqui no Brasil a gente sentiu mais o impacto dos preços. Aquele petróleo de 3 dólares pulou para 12 dólares, mas decidiu-se não mudar a estratégia - continuar perseguindo a autossuficiência em refino.

Aí, em 1979, 1980, veio o segundo choque. Começou a revolução fundamentalista no Irã, que derrubou o regime do xá Reza Pahlevi. Subiu o regime dos aiatolás e logo depois veio a guerra

Irã-Iraque, que pegou dois importantes produtores mundiais e durou oito anos. Numa determinada fase tornou até insegura a navegação no Golfo Pérsico. Então, foi um choque muito grande. E o petróleo pulou para 50 dólares o barril. Se corrigirmos pelo dólar de hoje, dá mais ou menos o preço atual. Só que naquela época a Petrobras produzia mais ou menos 20% da demanda interna - 80% eram importados. Então, o choque foi muito grande e o País simplesmente não tinha caixa em moeda forte para bancar isso.

Foram tomadas várias atitudes, entre as quais a Petrobras recebeu a seguinte orientação: seus investimentos em refino estão congelados, e se não tem petróleo em terra, vá ao mar. Foi quando desenvolveram a Bacia de Campos, entraram em operação aqueles sistemas antecipados de produção e o jogo foi se equilibrando. Só que investimentos em novas refinarias, nem pensar. O mercado continuou a crescer e o parque de refino era o mesmo. Foi feito um esforço de formiguinha, heroico, de modifi-

cações nas refinarias existentes, de médio e baixo custos, com três objetivos: aumentar a capacidade, adequar para o processamento do óleo nacional, que era o óleo ácido; e adequar o perfil de produção. Por quê? Nós passamos a ter um déficit muito grande em diesel e GLP, enquanto a gasolina e o óleo combustível sobravam. Entrou o Pró-Álcool - a maioria dos carros produzidos eram carros a álcool - e nós ficamos um bom tempo exportando gasolina. A grande meta era produzir diesel e GLP. E com essas pequenas modificações a capacidade de refino subiu de 1,3 milhão para 2 milhões de barris por dia. Ou seja, com pequenos investimentos ganhamos 700 mil barris por dia na capacidade. Foi um negócio muito grande, feito aos poucos.

Mas o fato é que esse modelo se esgotou. E das novas refinarias previstas só entrou em operação metade da Refinaria Abreu e Lima, em Ipojuca, em Pernambuco, com uma capacidade de 115 mil barris por dia, que ela nem pode atingir por completo por restrições ambientais. Então, hoje, temos uma capacidade de produção de 2,1 milhões de barris por dia e um mercado de 2,5 milhões de barris/dia. Passamos a ser importadores, principalmente de auto-



1953 - criação da Petrobras

motivos - gasolina, diesel e GLP. Essa é a situação atual. Se nós não importarmos, haverá déficit.

Dando um ponto final nesse histórico: um dos grandes problemas da Petrobras, talvez o maior deles na minha opinião, é uma crise de identidade que a empresa vive. A diferença entre o que ela é e a maneira como é vista pela maior parte da população é muito grande. E por que isso? Pelo próprio histórico da empresa. Ela foi fundada em 1953 como uma autarquia pura.



Revolução fundamentalista no Irã



Refinaria de Paulínia - SP



Petrobras na Bolsa de Nova York

Em 1977, lançou ações na Bolsa de Valores e passou a ser uma empresa de economia mista sujeita às regras da CVM, da Lei das S.A. e esse tipo de coisa. Depois, em 1997, houve a quebra do monopólio. Com a quebra do monopólio, a responsabilidade pelo suprimento do mercado interno passou a ser da Agência Nacional do Petróleo. Mas a Agência Nacional do Petróleo, a ANP, não tem refinaria, como é que pode? É obrigação dela criar condições para que o mercado seja atendido. Essa é a obrigação máxima da ANP. Além disso, foi, por legislação, aberto o livre acesso a dutos e terminais. Então, foi criada uma subsidiária, a Transpetro e, por lei, ela era obrigada a licitar para outros *players* dutos e terminais que tivessem ociosidade. E também começaram a aparecer os importadores privados. Apareceram os formuladores.

E é o seguinte: a gasolina é uma mistura de várias correntes. Então, é possível alguém importar essas correntes, fazer um pequeno investimento em tanques e formular a gasolina aqui. É como importar uns retalhos e costurar uma colcha aqui. Essa é uma figura que existe até hoje e deve continuar.

Em agosto de 2000, a Petrobras lançou ações na Bolsa de Valores de Nova York. Pelé foi lá bater o sino e aí houve a possibilidade de fazer uma grande capitalização da empresa. Mas, por outro lado, ela ficou sujeita às regras da SEC (*Securities and Exchange Commission*), que é a CVM (*Comissão de Valores Mobiliários*) deles. Aí, no governo Dilma

Rousseff, para segurar a inflação e não dar desgaste ao governo, que é o que está acontecendo agora, a Petrobras foi forçada a não subir os preços. A partir de 2011, mais ou menos, o preço médio nacional ficou abaixo do preço do golfo americano. Então, nós já éramos importadores e a importação gerava prejuízo. O cara vendia aqui mais barato do que tinha comprado. E quem iria importar num cenário desses? Só a Petrobras.

Isso gerou perdas maiores que aquelas detectadas pela Lava Jato, que já foram grandes. Levou a um grande endividamento da companhia e tomamos uma multa da ordem de 850 milhões de dólares da SEC por realizar operações lesivas aos acionistas. Em 2016, já no governo de Michel Temer, foi aprovada no Congresso a Lei 13.303, que é a Lei das Estatais.

Então, o objetivo era blindar as estatais. Tem ali a parte das regras de licitação, regras de governança, e coisas assim para evitar ações que lesem os acionistas. Bem, esse foi mais ou menos o histórico da Petrobras até agora.

Então, vamos ver o que é esse famigerado PPI. Qual é a composição dele? Quais são as parcelas desse PPI? Em primeiro lugar, é o preço de referência dos derivados, o que, nas Américas, vem do território americano no Golfo do México, onde existe uma grande capacidade de refino, um número enorme de refinarias, principalmente nos estados do Texas e da Louisiana e esse é o preço base. Só que no preço do golfo americano tem que ser levado em conta o preço SIF. Ou seja, em cima disso tem que ser acrescido o seguro e o frete para trazer o produto de lá até aqui. Então, é o preço do golfo mais SIF, mais as taxas de importação e mais os custos de internação, desde a costa até o ponto em que o produto vai ser consumido. Além disto, a margem de lucro. Assim, há a importação por agentes privados que, se não se remunerarem com isso, obviamente ninguém vai importar. E aí corre-se o risco de falta do produto no mercado. E outra coi-

sa: se praticar preço abaixo disso, ainda se corre o risco de tomar uma estilingada do CADE porque vai ser considerada prática de *dumping*.

Como a gente poderia escapar do PPI? As formas ortodoxas são três, sendo que só uma delas funciona no curto prazo: é o que o governo está aplicando agora, as renúncias fiscais e subsídios. Não tem outro jeito. A segunda seria a Petrobras voltar a ser uma autarquia, através da recompra de ações - e para isso tem que ter muita bala na agulha. Outra alternativa seria recuperar a autossuficiência - e aí poderia praticar o Preço de Paridade de Exportação, ou seja, o preço golfo sem o seguro, frete e esse tipo de coisa. Só que esses investimentos têm um prazo de maturação muito longo. Entre a decisão de construir uma refinaria nova e ela entrar em operação vão no mínimo cinco anos.

Há uma expectativa de que, por liberar a concorrência, haverá queda de preços. Na minha opinião, nessa área isso não vai acontecer. Por uma razão muito simples: como o parque de refino nacional foi concebido e construído? Ele tinha um único objetivo, que era suprir o mercado nacional. Então, a partir do instante em que uma determinada refinaria atendia uma região, não se construía outra naquela área. Com exceção do eixo Rio-São Paulo, onde há cinco refinarias - e estas não estão entrando no programa de desinvestimento - as demais têm uma área mais ou menos cativa. Vou dar um exemplo, uma que já foi privatizada, foi comprada por um fundo soberano do Qatar, a refinaria de Mataripe. No pacote da refinaria de Mataripe veio o Terminal de Madre de Deus e um oleoduto que liga o Recôncavo ao Sul da Bahia. Quem passou a ser dono disso passou a ter um mercado que vai de Sergipe até uma parte do Norte de Minas, em direção ao Oeste, até o Leste de Tocantins. Dificilmente algum outro agente consegue entrar nessa área mantendo os preços competitivos. E a mesma coisa vai ocorrer no Paraná, no Rio Grande do Sul e em Minas, que são

as próximas refinarias a entrarem no programa de desinvestimento. Então, infelizmente, o que na minha opinião vai acontecer é a criação de monopólios regionais privados sem a correspondente queda no preço. Qualquer dúvida, perguntem para os baianos como está a coisa lá.

Roberto Macedo - Eu gostaria que o senhor avançasse um pouco mais nesses monopólios regionais privados. E a Petrobras não seria monopolista também, em outras regiões?

Sylvestre Calmon - A Petrobras, se não há investimentos em novas refinarias, ela é monopolista, sim. É uma monopolista estatal. O que estou dizendo é que vender uma refinaria que é dona de um mercado cativo não vai gerar mais concorrência. E não há motivo para um *player* privado deixar dinheiro na mesa e vender abaixo do mercado.

Tulio Kahn - Nós estamos vendo aí uma mudança da matriz energética na indústria automobilística. É só uma questão de tempo para que boa parte dos países do mundo troque o combustível fóssil pelo elétrico. Você disse que uma das maneiras de baixar os preços seria o Brasil adquirir autossuficiência energética. Mesmo sem investir em refinarias, essa mudança na matriz energética não levaria a uma redução do consumo de combustível fóssil e, portanto, na...

Sylvestre Calmon - Esse é o último item da nossa conversa. Já chegarei nele, ok?

Tulio Kahn - Ah, está certo.

Sylvestre Calmon - Vamos ao próximo item, a parte da geopolítica. O que nós vimos nos últimos tempos? Com a pandemia, em 2020, o consumo mergulhou - mas mergulhou de forma absurda.

Refinaria de Camaçari - BA



Se vocês estão lembrados, houve uma época em que a Opec decidiu um corte, a Rússia não acompanhou e a Arábia Saudita, em retaliação, aumentou a produção. O preço despencou, o óleo básico americano, o WTI, ficou com um grande estoque. Não tinha refino porque não tinha demanda. E de repente as empresas ficaram superestocadas em óleo. Quem tinha papéis de óleo para a venda em mercado futuro se desfez rapidamente, porque achava que ia cair mais ainda, e o negócio chegou a um ponto tal que o custo de estocagem do óleo - o pessoal chegava a fretar navio para fazer estocagem flutuante - ficou maior que o valor do próprio óleo. E, coisa que eu nunca achei que fosse ver na vida, o WTI chegou a ficar com preço negativo. Foi um negócio absurdo e todo mundo recuou. Só que a pandemia refluíu, o lockdown diminuiu e a demanda começou a voltar. E a produção não acompanhou. Então, o preço voltou a subir - e a subir bem.

E aí veio a guerra. A cereja do bolo foi a guerra. Como é que ficou a situação? A Rússia, antes da guerra, produzia 11 milhões de barris por dia. Desse 11 milhões, ela consumia 3 milhões e exportava 8 milhões. E desses 8 milhões, 80% iam para a Europa. E nós? No ano passado, o Brasil produziu 3 milhões de barris. Desse 3 milhões, 2 milhões eram produção da Petrobras. A gente refinava aqui mais ou menos 700 mil e exportava 1,3 milhão. Exportava para quem? Em primeiro lugar, disparado, a China - 14,3 bilhões de dólares foram exportados no ano passado para a China. E depois os Estados Unidos, 3 milhões de dólares; e a Índia, 2 milhões de dólares. O que aconteceu com a guerra? Com as sanções, essa importação de petróleo da Rússia foi bastante cortada. E a Rússia virou a produção para quem? Para a China e para a Índia, que eram fregueses nossos. Então, no fim das contas é como uma grande dança das cadeiras. A gente provavelmente vai deixar de exportar uma parte para a China e para Índia e vai exportar para a Europa.

Mas, no final das contas, a logística vai ficar desotimizada. Seria muito mais lógico, em termos logísticos, a Rússia exportar para a Europa. Então, isso vai levar a um aumento de preços. Só isso. Outro problema sério é o do gás natural. A grande restrição do gás natural é o transporte. Se não tiver duto apontado para aquela região, a opção são navios para metano, que operam com a temperatura da ordem de 160 graus Celsius negativos para poder manter o gás liquefeito. E lá na ponta, onde ele for descarregar, tem que ter uma estação de reenvasificação. Então, é uma frota que não existe em quantidade no mundo. Se a Europa cortar o russo... "Ah, eu vou abastecer com gás do Qatar". De que jeito? E vai ficar muito mais caro. Esse transporte é um transporte caro. Então, esse será um problema. A Europa vai dar uma grande flexibilizada no uso de combustíveis fósseis até resolver esse negócio da guerra. Vão voltar as usinas de carvão, vai voltar um monte de coisa. E outro negócio sério é o diesel. A Rússia era um grande exportador de diesel para a Europa. Essa logística está sendo rearranjada. A Europa está puxando o diesel dos Estados Unidos, que nós importávamos. Então, vamos ter que buscar outra fonte. E a péssima notícia: com todos esses ajustes de preço ainda não se chegou à paridade na importação e duvido que o governo vá deixar subir mais do que isso. Vai fazer alguma coisa, mas não vai subir. A Petrobras chegou a fazer uma comunicação para o governo dizendo o seguinte: "Olha, se bobear, vai faltar". O diesel é um derivado que aqui no Brasil tem uma sazonalidade muito forte. Quando chega o período de agosto a outubro, por conta do escoamento da safra das regiões Sudeste e Centro-oeste, a demanda dispara, sobe muito mesmo. Essa é a hora em que a situação deverá estar equacionada já.

Estamos às vésperas de uma mudança de paradigma energético. Isso não tem nada, absolutamente nada, a ver com a pandemia ou com a guerra. É uma

consequência, é uma reação às mudanças climáticas. Só que a indústria do petróleo é uma indústria de capital intensivo e longos prazos para retorno de investimento. Eu até costumo brincar dizendo o seguinte: a indústria de petróleo é jogo de xadrez, não é de damas, não. Se o cara não enxergar dez lances na frente, vai perder o jogo. O que o pessoal está enxergando? Que daqui a 10 anos, mais ou menos, não vai haver essa demanda. Então, eu não vou investir agora, a não ser que a gente tenha um aumento de recuperação de um campo já existente, já produzindo. Mas se for para fazer uma refinaria nova, começar uma perfuração nova, tem que fazer as contas direitinho. É o que eu falei: são uns cinco anos para o negócio entrar em operação e no mínimo mais uns dez para ter o retorno do investimento. A demanda de capital é muito alta.

Nesse cenário, com a restrição cada vez mais forte para combustíveis fósseis, o que está acontecendo? O pessoal não está investindo porque está enxergando que há um risco lá na frente, de não recuperar. A dura realidade é a seguinte: estamos numa fase de transição, e como todos sabem, as fases transientes são tumultuadas. A conclusão, para fechar o raciocínio, é a seguinte: no curto prazo temos uma oferta decrescente por falta de investimentos necessários. E temos uma demanda pós-pandemia ainda crescente. Nesse cenário, os preços só podem subir, com ou sem guerra, com ou sem pandemia. Esses são os pontos que eu queria abordar.

Sérgio Rondino - Obrigado, Sylvestre. Uma exposição bastante didática e importante para a gente entender o quadro geral dessa questão dos combustíveis. Uma curiosidade: por que o preço do álcool geralmente sobe quando o preço da gasolina também sobe?

Sylvestre Calmon - Essa é fácil: é mercado. Por que o usineiro vai deixar o dinheiro na mesa se



ESTAMOS ÀS VÉSPERAS DE UMA MUDANÇA DE PARADIGMA ENERGÉTICO. ISSO NÃO TEM NADA, ABSOLUTAMENTE NADA, A VER COM A PANDEMIA OU COM A GUERRA. É UMA CONSEQUÊNCIA, É UMA REAÇÃO ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS. SÓ QUE A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO É UMA INDÚSTRIA DE CAPITAL INTENSIVO E LONGOS PRAZOS PARA RETORNO DE INVESTIMENTO. EU ATÉ COSTUMO BRINCAR DIZENDO O SEGUINTE: A INDÚSTRIA DE PETRÓLEO É JOGO DE XADREZ, NÃO É DE DAMAS, NÃO. SE O CARA NÃO ENXERGAR DEZ LANCES NA FRENTE, VAI PERDER O JOGO.



sabe que, se mantiver na faixa de 70% do preço da gasolina, vai ganhar? Então, por que ele baixaria muito além disso? Ele não faz isso. Se a gasolina sobe, ele vai atrás desde que mantenha um preço competitivo. É isso o que ele busca. Você tem que lembrar o seguinte: 27% da gasolina que a gente põe no tanque é de etanol anidro. Ele já está ganhando aí, no anidro. E o hidratado, que é o etanol que está na bomba, vai estar sempre acompanhando o preço da gasolina.

Sérgio Rondino - Entendi. Mas é engraçado que a sociedade e o governo pressionam e exigem que a Petrobras segure seus preços, mas não exigem que as usinas segurem os delas...

Sylvestre Calmon - Isso é bastante lógico. Por que o governo está fazendo um grande esforço para essas privatizações? São dois motivos. Primeiro, quer fazer caixa. E segundo, tão importante quanto isso, é aquilo que você disse. Já viu alguém reclamar do governo quando sobe o preço do leite ou do etanol? Não reclama. Agora, quando sobem a gasolina e o óleo diesel é aquela bronca desgraçada.

Luiz Alberto Machado - Há mais ou menos dez anos, o grande assunto no Brasil, ainda no governo Lula, era o Pré-sal, que seria a grande sacada do Brasil. Só se falava nisso. O Brasil vai sair da condição de importador, vai ser exportador, vai dar as cartas no campo do petróleo. Depois de algum tempo, ninguém mais falou em Pré-sal. Por que essa mudança na discussão?

Sylvestre Calmon - Na realidade, não houve mudança. Hoje, do que a Petrobras produz, 70% são do Pré-sal, e o que ela está investindo para aumentar a produção é no Pré-Sal. Só que o problema é o seguinte: a empresa não está mais focando tanto no suprimento do mercado nacional. Ela é muito

pró-acionista. Está faturando sim, muito, no Pré-sal. É onde está o grande ganho da empresa. Só que esse petróleo acaba sendo exportado porque não há capacidade de refino, como eu falei: ela produz praticamente 2 milhões de barris diários, que é a capacidade de refino total, mas sempre há uma parada para fazer manutenção ou por motivo técnico. Por exemplo, a refinaria de Duque de Caxias tem uma planta de lubrificantes que trabalha com óleo do Oriente Médio. Então, 100 mil barris por dia compulsoriamente são importados. Há uma troca. Isso é normal. Os Estados Unidos hoje produzem 18 milhões de barris por dia e consomem mais ou menos 18 milhões. Só que é mais econômico exportar 8 e importar 8, porque o óleo que ele importa é mais barato, as refinarias são adequadas e ele ganha mais exportando óleo leve lá e importando o pesado. Nós somos autossuficientes, sim, em petróleo, mas nós perdemos a condição de autossuficientes em derivados e vai ser difícil recuperar.

Luiz Alberto Machado - Portanto, na sua opinião, o Pré-Sal atingiu a expectativa que existia em torno dele?

Sylvestre Calmon - Sem dúvida.

Rogério Schmitt - Você se referiu duas vezes ao PPI acompanhado do adjetivo famigerado. Eu queria entender um pouco melhor a sua avaliação do PPI - é um modelo que só tem pontos negativos ou tem pontos positivos também, como eu entendi? Hoje, por coincidência, está tomando posse o novo presidente da Petrobras, mais um numa longa lista nos últimos anos. Eu queria saber qual a sua expectativa em relação a uma possível mudança desse modelo nessa nova gestão.

Sylvestre Calmon - Peço desculpas porque estava sendo sarcástico. O PPI é necessário. É ne-

cessário porque nós somos importadores e para que essa importação seja remunerada tem que ser praticado um preço que valha a pena. Em minha opinião, não vai ter grande sucesso a troca de presidente e de conselho. Por quê? Quem quer que entre estará preso na lei das estatais, na lei das S.A., vai estar sujeito às regras da SEC americana. Não tem como escapar disso. Se fosse fácil... Entrou o Castelo Branco, depois o Silva e Luna, depois o José Mauro e ninguém mexeu. Por quê? Porque não tem como. Com a legislação atual, quem mexer nisso estará colocando o CPF em risco.

Januario Montone - Eu queria pegar carona no tema da mudança na matriz energética, citado pelo Tulio. A avaliação que você fez, de que o investimento na indústria petrolífera vai maturar em dez ou 15 anos. Eu tenho a impressão de que, pela avaliação que você fez - me corrija se eu entendi errado - a indústria petrolífera está desacelerando seus investimentos porque tem preocupação com a queda da demanda daqui a dez ou 15 anos. É a avaliação que a gente faz também como leigo. Agora, pelo que tenho lido, muito superficialmente, as grandes petrolíferas internacionais estão se transformando em empresas de energia, buscando também atuar nos mercados alternativos, de forma a ter sustentabilidade futura. Eu acho que o Tulio está sendo otimista ao falar que em dez anos a nossa frota elétrica possa ser tão grande. Qual é o cenário que se desenhou, quando você falou? É de um investimento no refino e outros no mundo caindo e uma demora na implantação, no crescimento do alternativo. Haverá um buraco insolúvel. Por que não temos um investimento mais claro nas nossas energias alternativas? A Petrobras não tem nenhuma vocação para isso, como energia eólica, o próprio etanol e o biodiesel? A Petrobras não tem vocação? Nós temos um combustível renovável. Não seria o caso de nós fazermos o equilíbrio com

isso, independentemente de depois ter mecanismos para ter um preço mais competitivo? Ou isso é sonho de quem não conhece nada do modelo?

Sylvestre Calmon - Sua colocação está perfeita. Em termos de estratégia de longo prazo eu considero que houve um recuo. Porque a Petrobras já foi considerada uma empresa de energia, que entraria em outras áreas. Chegou a ter algumas subsidiárias - a PBio. A Petrobras chegou a ter indústrias, plantas de produção de biodiesel, chegou a entrar de sócia em usinas de etanol e coisas desse tipo. Só que isso tudo foi desfeito, entrou no programa de desinvestimento e hoje, eu não vou nem discutir por quê, mas o foco dela em curto e médio prazos está muito forte na produção de petróleo. Ela está jogando bastante ficha nisso. Em termos de refino, tem um plano de mais 115 mil barris por dia e algum investimento em adequação, de mais diesel com baixo teor de enxofre, o S10.

Quanto à mudança de combustível fóssil para alguma outra coisa, na minha avaliação vai acontecer em bem mais que um mandato. Vem aquela brincadeira: a Idade da Pedra não acabou por falta de pedra. O petróleo não vai acabar. E também os carros com motor a combustão, como existe hoje, não vão desaparecer. Então, o que acontece? Começam a aparecer mandados desse tipo: na região central de Londres não entram mais carros com combustível fóssil. Então, começam a aparecer restrições e o transiente se acelera, porque o pessoal parte para outras opções - para carro elétrico, para a parte de geração. Eu entendo que as nucleares vão ter um renascimento nesse cenário. Com toda a encrenca que elas têm, de lixo atômico, de risco, mas em termos de emissão de CO2 é zero. Esses transientes são assim: eles começam devagarzinho e de repente dão uma acelerada e a coisa muda. O que eu estimo é que no prazo de duas décadas, mais ou menos, a situação esteja muito diferente do que está hoje.

E é o que eu falei: se fizer investimento, tem que calcular direitinho se dá tempo de recuperar o capital antes de mudar o paradigma de vez.

Tulio Kahn - Rapidamente, então: o pessoal está preocupado não só com o aumento dos preços, mas também com a questão da previsibilidade nos médio e longo prazos. E já que não dá para mudar o PPI, a gente tem visto algumas propostas. Uma é aproveitar o período de vacas gordas e juntar um dinheirinho para quando vier o período de vacas magras, compensar. E vai regulando. Poderia ter feito isso há muito tempo e obviamente não fez, então não dá para usar esse instrumento agora, mas eventualmente é possível pensar no futuro. Ter essa reserva de modo a garantir alguma estabilidade. Outra coisa que o pessoal fala é que o governo federal, não sei se o número é certo, recebeu 8 bilhões de reais de lucro da Petrobras recentemente, e ele fala em usar esse dinheiro eventualmente para baixar o preço na bomba. Não sei se é interessante ou não, eu preferiria subsidiar programas de educação ou programa social do que subsidiar rico dando dinheiro para gasolina. Mas, enfim, é uma solução viável pegar esse lucro da Petrobras, que é pago para o governo, e utilizar para abater no preço de gasolina na bomba?

Sylvestre Calmon - Tulio, você levantou um ponto importantíssimo. O que a Petrobras recolhe de imposto... O maior programa social da Petrobras, de longe, é o que ela recolhe de imposto, sem sonegação. Ela recolhe de Imposto de Renda, de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, de royalties etc e tal, mais ou menos o dobro do lucro que ela tem. Então, os governos federal, estadual e municipal recebem uma nota. O problema, no Brasil, é que esse custeio do governo é muito alto e isso aí some lá. Existem países - a Noruega, se não me engano - que fazem um fundo para amortizar variações atípicas como estão ocorrendo agora no preço do petróleo.

Agora, uma coisa importante é o seguinte: se vocês entrarem na Internet e olharem os preços no mundo, pela primeira vez, que eu me lembre, estamos chegando muito perto do preço americano na bomba. É assim de US\$ 1,37 a US\$ 1,39, alguma coisa dessa ordem. Se você comparar com a Europa, só tem dois países com preços menores que o nosso: a Rússia e a Bielorrússia. Nos outros, o preço é maior. Então, nós não estamos fora do que está rolando no mundo. O problema é o seguinte, coisa que vocês não levantaram: em termos de modal de transporte, somos muito dependentes do diesel, muito, muito. Nossa malha ferroviária é uma piada pelo tamanho do País. Então, o Brasil roda em caminhão, roda em diesel e a gente fica sujeito ao que está acontecendo agora e já aconteceu no passado -, os custos ficam muito altos.

Roberto Macedo - Você teria algum livro para indicar sobre a história do mercado do petróleo, da Petrobras?

Sylvestre Calmon - Tem o livro de uma jornalista, chamado *Petrobras: Uma história de orgulho e vergonha* (de Roberta Paduan), muito bom, em termos históricos.

Sérgio Rondino - Sylvestre, eu vi um programa sobre isso hoje: hidrogênio, as perspectivas. Você conhece esse assunto? Fala-se que é a energia do futuro, que vai substituir tudo, é barata, não polui. Como é isso?

Sylvestre Calmon - O hidrogênio é um espetáculo. Só tem um detalhe: o peso molecular é 2. É o negócio mais leve que existe. Então, transportar isso é uma encrenca. Por duto dá, mas armazenar... A gente brincava que um caminhão de hidrogênio é um caminhão de ferro, porque a pressão de vapor dele é tão alta e a massa tão pequena que você

está transportando uma quantidade mínima de hidrogênio. Vocês já viram nas estradas esses caminhões com cilindros? São cilindros com paredes grossas e levam uma quantidade pequena de hidrogênio. Então, em princípio, tem que ser produzido e consumido no local. Agora, parece que a melhor solução está ainda com os elétricos. Tem uma série de problemas. Por exemplo, as baterias de lítio, se não serão muito pesadas. Daqui a pouco vai ter a Opep dos produtores de lítio, com a Bolívia na frente, a China, vai ser coisa assim. Vai mudar. Mudança de paradigma é isso: a gente volta a zero e começa tudo de novo. E nós estamos, na minha avaliação, às vésperas de um evento desses.

Sérgio Rondino - Eu gostaria que você falasse um pouco sobre Abreu e Lima. Você já foi diretor lá e ela me parece um desastre em matéria de investimento. Parece que só produz metade, tem diferença de petróleo, a Venezuela entrou e depois saiu, não pôs dinheiro, uma loucura. Explica para nós esse fenômeno.

Sylvestre Calmon - O conceito da Abreu e Lima é muito bom, a ideia é muito boa. Ao contrário do Comperj (*Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro*), que desde a ideia era um desastre, dali não sai nada, não tem como. Mas a ideia da Abreu e Lima era muito boa. É uma fábrica de diesel. É um conceito diferente de refino. Ela produzia 68% de diesel, se não me falha a memória, a partir do petróleo pesado. E foi concebida para metade do petróleo pesado nacional e metade de petróleo pesado venezuelano. E aí começou a dar algo errado. Eu estava numa subsidiária cujo objetivo era fechar a parceria com a PDVSA (*companhia petrolífera venezuelana*) e formar o pessoal para tocar a refinaria. Felizmente, eu não estava na obra, porque o rolo todo foi na obra. Aliás, se vocês me permitem, o grande problema do PT era que para ter os trambiques deles tinha que

ter obra. Então, eles forçavam a aprovação de obras que não faziam sentido em termos de retorno. E aquele negócio: para se roubar milhões, torrava-se bilhões. Abreu de Lima foi um caso desses. Então, forçavam a aprovação. Como? Primeiro, dizendo que o custo de produção seria muito menor do que na realidade se sabia que seria. E segundo, dando um ganho para o negócio que era irreal. Eu lembro que uma das vezes em que o ex-diretor Paulo Roberto Costa foi depor lá perguntaram: "Mas a refinaria não era para custar 2,8 bilhões?". Ele disse: "Não, aquilo lá era conta de padeiro". Não era, não. Era conta de contador. Quanto o senhor quer que dê? Tanto? Tá bom. Na realidade, o pessoal falava: o custo vai ser tal que viabilize a obra. Não interessa qual é o custo real. E aí começava a obra e quando o custo começava a disparar já não tinha como parar, porque tinha muito capital aplicado lá. A Abreu e Lima foi um caso típico desses. No final, quando estourou a Lava Jato, terminaram metade da refinaria e a outra metade ficou inacabada. A ideia era boa, mas a implantação é que foi um desastre.

Antônio Batista - Eu gostaria apenas de comentar aquele ditado que já ouvimos muitas vezes, que para todo problema complexo tem uma solução simples e errada. Então, estamos vivendo em um mar de soluções simples. Todo mundo tem uma solução simplíssima. Privatiza a Petrobras já, e não sei o quê. Eu, por convicção pessoal, sou totalmente favorável a uma sociedade tão privada quanto possível. Só que é fácil dizer, pela exposição do Sylvestre, qual é a complexidade dessa coisa. Você não desmonta e remonta isso como se fosse um Lego, que pode mexer à vontade. A coisa é muito complicada do ponto de vista técnico, do ponto de vista econômico, do ponto de vista logístico, e de planejamento de longo prazo em um ambiente mutante. Estávamos falando da transição. E consideramos que toda solução já traz no ventre o próximo problema. O carro elétrico vai ter uma série de problemas relacionados a bateria e coisas desse tipo.

Eu fiquei impressionado com a análise de balanço de carbono que o reitor da FEI, Gustavo Donato, fez dos patinetes elétricos, por exemplo. Todo mundo



Refinaria Abreu e Lima - PE

fala deles como a coisa mais ecológica do mundo e o balanço do carbono desses patinetes é muito ruim. Porque tem montagem e desmontagem, manutenção, utilização de um monte de coisa. Eu sei que quando os engenheiros vão esmiuçando, muda completamente a figura. Acho que falta para a gente, às vezes, aquilo que meu professor de Filosofia costumava dizer: o Brasil não tem nenhum compromisso com a racionalidade. Então, se tomam decisões por critérios às vezes mal estudados. É o caso desse problema do petróleo. Agora todo mundo tem uma solução. Você pode ter contribuições parciais, como foi levantado, basicamente imposto e subsídio, as mais óbvias delas, mas tudo isso tem problema. Falta inclusive coragem de saber que o que está acontecendo no Brasil não é o pior dos mundos quando comparado com a maior parte dos outros países. Todo mundo está sofrendo com essa circunstância e nós cometemos também nossos próprios erros, como ficou claro na exposição do Sylvestre.

Outra coisa: como todos que trabalharam na Petrobras durante muitos anos, como eu, que fiz carreira de cabo a rabo na Petrobras e sempre tive convicções privatistas, não me agrada a ideia de monopólio, nem público nem privado, mas todo mundo tem um apego, um reconhecimento à empresa, porque sabe que é uma grande empresa. Então, sempre me doeu escutar qualquer jornalista falando da Petrobras como se fosse um antro de perdição, onde cada um faz o que quer. Tem essa situação dúbia

de forte vinculação com o Estado, de vinculação com o mercado, inevitável, e assim por diante. Mas é uma empresa que tem, a exemplo do Sylvestre, esse naipe de profissionais. O grupo de gerentes e engenheiros da Petrobras sempre foi fantástico. Eu trabalhei em várias empresas como médico do trabalho, em multinacionais de grande porte - Phillips, IBM. Antes da invasão dos bárbaros era a empresa mais bem administrada que eu conheci, como consultor de saúde.

Muitas coisas de que se fala hoje em matéria de *compliance* - normas instituídas a serem seguidas -, são antiquíssimas na Petrobras. Quando ninguém falava em programa de cargos e salários, a Petrobras estava sei lá quanto tempo na frente, orientada por equipes da FGV do Rio, que desenvolveram o sistema de cargos e salários da empresa. Agora, se quisermos nos fixar nos pecados, é óbvio que encontraremos pecados, isso é inevitável. Era esse o comentário que eu queria fazer. E agradecer ao Sylvestre pela gentileza com que ele aceitou o convite. Acho que foi muito bom, Sylvestre. Como sempre, a sua apresentação foi bastante didática e ilustrativa.

Sylvestre Calmon - Eu que agradeço pela oportunidade.

Sérgio Rondino - Sylvestre, foi uma grande alegria tê-lo aqui conosco, Em nome do Espaço Democrático, agradeço a você pela excelente explanação. Muito obrigado.



<p>Presidente Alfredo Cotait Neto</p> <p>Coordenador Nacional de Formação Política Raimundo Colombo</p> <p>Coordenador Nacional de Relações Institucionais Vilmar Rocha</p> <p>Secretária Ivani Boscolo</p> <p>Diretor Superintendente João Francisco Aprá</p>	<p>Conselho Consultivo</p> <p>Presidente Guilherme Afif Domingos</p> <p>Conselheiros Alda Marco Antonio André de Paula Cláudio Lembo Omar Aziz Otto Alencar Rafael Greca Ricardo Patah</p>	<p>Conselho Superior de Orientação</p> <p>Presidente Gilberto Kassab</p> <p>Conselheiros Antonio Brito Belivaldo Chagas Carlos Massa Ratinho Junior Eduardo Paes Guilherme Campos Letícia Boll Vargas Marcos Trad Rodrigo Pacheco Samuel Hanan</p>
---	---	---



www.espacodemocratico.org.br