

CLIPPING MIRANDA				
MEIO	EXAME			
Nº PAG.	64 - 68	DATA	Julho de 2018	



ENERGIA

O combustível da discórdia

Com mais de 100 anos de história, a indústria do petróleo continua a ditar regras no mundo. Na Europa, os governos arrecadam com ela cerca de 270 mil milhões de euros em impostos todos os anos. Quem paga são os consumidores

Texto **Alda Martins**

Quem viu o *O Gigante*, filme norte-americano que marcou a derradeira atuação de James Dean no cinema, lembra-se dos poços de petróleo a perder de vista, no inóspito Texas dos Estados Unidos da América (EUA). Estávamos em 1956. Jett, assim se chamava a personagem interpretada por Dean, enriqueceu graças ao ouro negro. A história repete-se, vezes sem conta, para quem controla esta riqueza mundial.

As peças no jogo de xadrez são mais ou menos as mesmas, embora as posições se alterem, como aconteceu há oito anos

quando o Presidente norte-americano Barack Obama tomou a decisão de revogar a moratória que proibia novas explorações de petróleo em zonas demarcadas. Uma moratória que tinha sido posta em vigor pelo Presidente George H. W. Bush, em 1990, e prorrogada pelo Presidente William J. Clinton até 2012.

"A produção quase duplicou entre 2010 (data do levantamento da moratória) e 2017. Passou de uma produção anual de cerca de dois para quase 3,5 mil milhões de barris", com as necessidades de importação dos EUA a passarem, no mesmo período, "de 4,3 para apenas 3,6 mil milhões de barris", diz à EXAME o professor José

Caleia Rodrigues, presidente do departamento de Economia da Sociedade de Geografia de Lisboa. Números que deverão permitir à maior economia do mundo atingir a autossuficiência em 2020 e tornar-se um "importante exportador".

Caleia Rodrigues explica ainda que os recursos disponibilizados se encontram localizados nas águas ultraprofundas da plataforma continental dos Estados Unidos da América, no Golfo do México e no Ártico; e nos xistos betuminosos (*shale oil*). Estes últimos, maioritariamente em três estados, "constituem o mais vasto recurso petrolífero agora conhecido à escala mundial. É a chamada *shale revolution*, contestada

CLIPPING MIRANDA			
MEIO	EXAME		
Nº PAG.	64 - 68	DATA	Julho de 2018

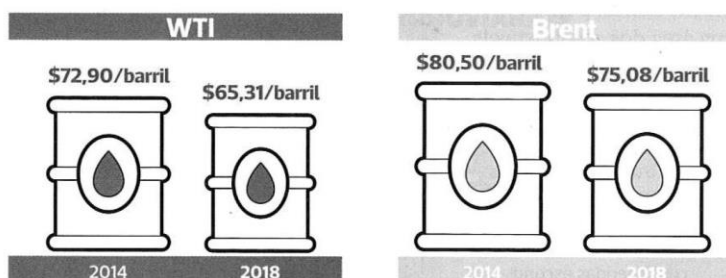
MIRANDA
Miranda & Associados Sociedade de Advogados, SP, RL

O que pagamos ao atestar

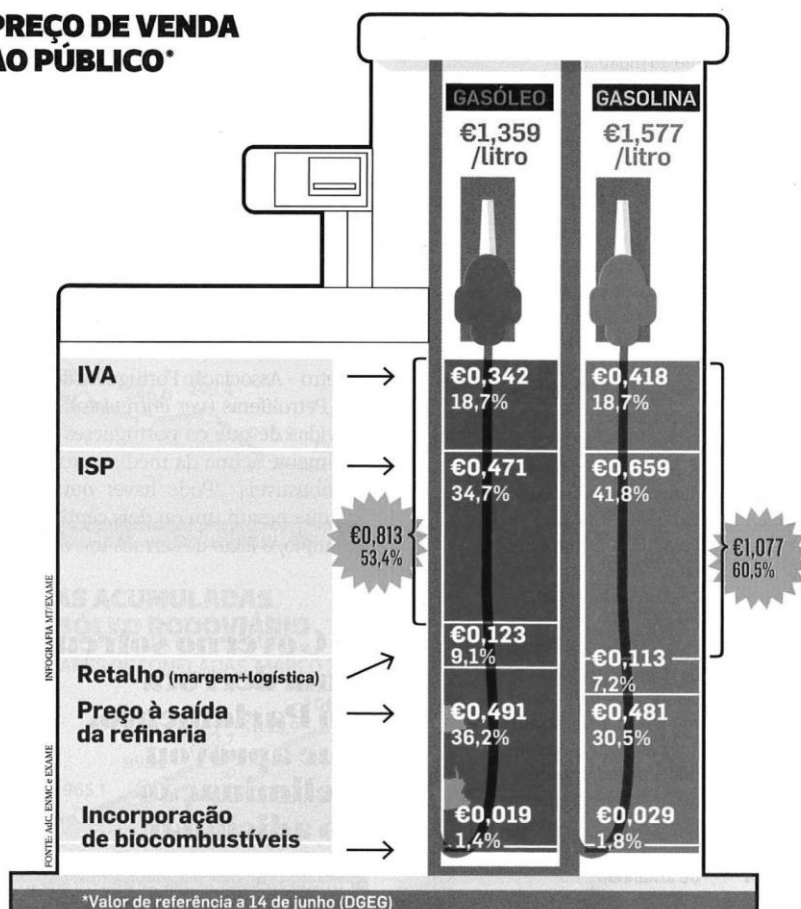
Boa parte da explicação para os altos preços dos combustíveis em Portugal está na carga fiscal que, tanto na gasolina como no gasóleo, soma mais de metade do custo

PREÇO DO PETRÓLEO

1 contrato = 1000 barris



PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO*



pelos ambientalistas, mas que garante a retoma da independência energética dos Estados Unidos da América”.

No tabuleiro de xadrez, as peças movimentam-se: “Como os grandes consumidores dependentes do petróleo do mercado são (e continuarão a ser) a China e a Índia, para onde se destinará a maior parte do aumento da produção mundial, serão estes os próximos destinatários das produções excedentárias dos grandes exportadores (atuais e futuros): Arábia Saudita, Rússia e, a curto prazo, os Estados Unidos da América”, acrescenta o professor.

A questão será saber o que esta dinâmica fará ao preço do crude.

O diretor da banca online do Banco Carregosa, João Queiroz, lembra que “considerando a continuidade das operações, e sem choques na oferta, para 2019 a Agência Internacional para a Energia (EIA) e o consenso do mercado para o contrato do WTI e de Brent é de \$71/barril e \$66, respetivamente”. Não se viam preços como os atuais desde 2014, data em que o WTI (West Texas Intermediate, também conhecido como o *light crude* do Texas, que é um tipo de crude de petróleo que serve de referência na fixação dos preços) registou no mercado a prazo (contratos de futuros) um máximo de \$72,90/barril, e o Brent (petróleo do Mar do Norte) atingiu os \$80,50.

Numa perspetiva mais estrutural, os atuais preços não teriam sido atingidos sem o acordo, celebrado há pouco mais de dois anos, entre a Arábia Saudita – que, por enquanto, condiciona maioritariamente a posição da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) – e a Rússia. Com alguma ajuda involuntária da Venezuela e mais recentemente do Irão, a OPEP conseguiu retirar do mercado mundial quase dois milhões de barris diários. “É por isso que, num gesto sem precedentes, o Presidente Trump pede agora àqueles dois países que aumentem a sua oferta num milhão de barris por dia. O Presidente norte-americano vê com apreensão a significativa subida do preço da gasolina, por recear que isso roube aos republicanos os votos de que necessitam para, no próximo mês de novembro, manter o controlo do Congresso”, sublinha Agostinho Pereira de Miranda, especialista em Direito da Energia e da Arbitragem.

CLIPPING MIRANDA				 Miranda & Associados Sociedade de Advogados, SP, RL
MEIO	EXAME			
Nº PAG.	64 - 68	DATA	Julho de 2018	

E Macro

ANTÓNIO COMPRIDO / Secretário-geral da Apetro

"TEMOS DE CONTINUAR A PRODUZIR A ENERGIA QUE O MUNDO PRECISA"

António Comprido é formado em Engenharia Mecânica, pelo Técnico, mas já com uma vasta experiência na área dos combustíveis

Há alguma forma de as gasolineiras ficarem bem "na fotografia", quando o preço dos combustíveis sobe?

Há uma animosidade natural dos consumidores ao aumento dos preços. Eu também não gosto. Ao contrário daquilo que por vezes se diz, que só aumentam, não é verdade – se expurgamos o ítem carga fiscal. Não nos podemos esquecer que um dos argumentos usados, já por este Governo, para o aumento maior, foi de que, com a redução do preço, estava a perder receita fiscal de IVA, e tinha de a recuperar em sede de ISP. Os portugueses acabaram por não desfrutar de uma baixa de preços internacional.

Este é um negócio rentável, senão não estariam nele...
É rentável, mas não é de grande retorno.

É um mercado estagnado?

É um mercado pequeno, não muito atrativo, não tem as margens de rentabilidade de que se fala, porque, se tivéssemos, as companhias que saíram continuariam por cá. É concorrencial, mas não é um mercado em



crescimento. Por várias razões: veículos mais eficientes, a redução da população, o facto de já não haver espaço para aumentar o número de carros por família. Se perspetivarmos o futuro, este é um negócio em queda. Nessa lógica, o apetite para a entrada de novos players é restrito.

Diz que há concorrência no setor. E nas autoestradas?

Essa é uma crítica que não toca à indústria petrolífera. É sim uma crítica que a Autoridade da Concorrência faz ao processo que as concessionárias usam para adjudicar as estações. Os consumidores continuam a ter escolha. Não há qualquer percurso em Portugal que se possa fazer só por autoestrada.

Como é que o futuro da indústria se relaciona com o tema do planeta?

Os factos são diferentes das perceções e temos consciência de que, junto de pessoas menos informadas, influenciadas por pessoas bem informadas, por vezes, com agendas escondidas, há a diabolização da indústria petrolífera. Mas, se temos o atual nível civilizacional, devemos-lo muito a ela. Todas as projeções apontam para que, mesmo com o decréscimo em algumas regiões, nomeadamente na Europa, o consumo de petróleo vai continuar a crescer nas próximas décadas. A indústria petrolífera é das que mais têm evoluído no sentido de limitar o impacto ambiental: ao nível de fugas e derrames, houve progressos tremendos. A eliminação de produtos nocivos à saúde também aumentou. Esta indústria tem capital e competências para criar energias novas. Mas as petrolíferas são realistas. Se deixassem de responder às necessidades energéticas do mundo, entrava-se em colapso. Temos de continuar a produzir a energia que o mundo precisa hoje, para preparar as alternativas energéticas de amanhã.

Para Pereira de Miranda, não há dúvidas: "Estamos a assistir a uma espécie de 'regresso ao futuro', com a OPEP a ganhar uma importância na fixação do preço mundial do crude que havia praticamente perdido na última década."

Na boca de cena, estão os mercados de capitais, onde não se negociam ativos físicos. No mercado, são negociados contratos a prazo (de compra ou de venda). "No caso do crude e do Brent, cada contrato representa 1 000 barris, e é denominado em dólares. Se a cotação é de \$64,70, o valor do contrato é de \$64 700. Os contratos futuros implicam a entrega do ativo subjacente (produto a que se refere) se o investidor ficar com a posição em carteira até ao seu vencimento (prazo em que termina a sua negociação), ou seja, 'entregam os barris na garagem da nossa morada'", explica João Queiroz.

COMBUSTÍVEIS: VÃO SUBIR OU DESCER ESTA SEMANA?

Indiferente ao cenário macroeconómico e à negociação de contratos na Bolsa, o consumidor final só quer saber quanto vai custar abastecer o carro e onde pode fazê-lo pelo preço mais baixo.

As gasolineiras, durante muitos anos tidas "como o papão" do setor em Portugal, têm vindo a ser substituídas pelos governos nesse papel devido à opção de taxar, e muito, o setor.

António Comprido, secretário-geral da Apetro – Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas (ver entrevista), não tem dúvidas de que os portugueses "pagam, realmente acima da média europeia", os combustíveis. "Pode haver outros fatores que pesam um ou dois centimos. Por exemplo, o facto de sermos um dos países

O Governo sofreu uma derrota no Parlamento, que aprovou a eliminação do adicional do imposto sobre os combustíveis

O mundo do petróleo

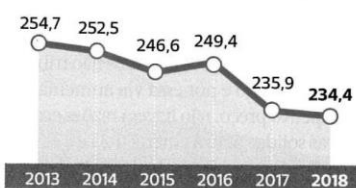
Das profundezas do solo até chegar ao automóvel vai um longo processo, que mexe a economia e gera muitos milhares de postos de trabalho pelo mundo fora

NEGÓCIO DAS PETROLÍFERAS NA EUROPA



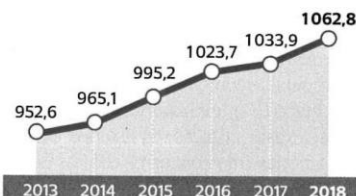
VENDAS ACUMULADAS DE GASOLINA

EM MILHARES DE TONELADAS, MARÇO 2018



VENDAS ACUMULADAS DE GASÓLEO RODOVIÁRIO

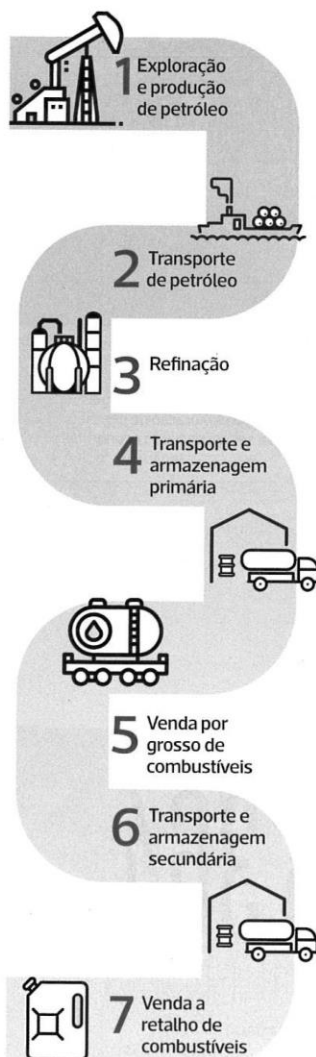
EM MILHARES DE TONELADAS, MARÇO 2018



Fonte: Apetro e EXAME

CADEIA DE VALOR DO SETOR DOS COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS

ATIVIDADE A MONTANTE



com a rede mais densa de abastecimento – as vendas unitárias por posto são menores do que em países como França ou Alemanha –, o que faz com que as economias de escala sejam menores, com impacto no preço. Mas a grande diferença reside na carga fiscal.”

De facto, se tivermos em conta os números da Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis (ENMC) para formação do Preço de Referência (o que serve de base aos retalhistas para fazerem o preço ao consumidor final) da gasolina e do gasóleo, nos primeiros 15 dias de junho, chegamos à conclusão de que a maioria do valor corresponde a impostos (ver infografia).

Apesar do peso da carga fiscal, a descida dos impostos não era algo que o Governo estivesse disposto a fazer, alertando para os possíveis desequilíbrios orçamentais. Só em Imposto Sobre Produtos Petrolíferos (ISP), o Executivo arrecadou 3 364,4 milhões de euros em 2017, mais 3,2% do que no ano anterior. Uma receita de que o Governo não pretende prescindir. Agora, o Governo sofreu uma derrota no Parlamento, que aprovou a eliminação do adicional do imposto sobre os combustíveis. Estão por saber duas coisas: quando a medida entra em vigor, e se tal vai ter impacto nos preços ao consumidor, o que está nas mãos das gasolinhas.

Ainda em 2017, o Executivo optou por pedir à Autoridade da Concorrência (AdC) que analisasse as margens brutas, bem como eventuais falhas de mercado no setor dos combustíveis líquidos rodoviários em Portugal continental.

As conclusões vieram a público neste mês de junho.

“É bastante concentrado ao longo da cadeia de valor e apresenta barreiras à entrada e à expansão de operadores, assim como um grau substancial de integração vertical dos principais operadores, desde a saída da refinaria até ao retalho”, diz a instituição.

Se há concorrência no mercado? O secretário-geral da Apetro não tem dúvidas que sim.

Numa análise académica, Pedro Pita Barros, professor catedrático de Economia da Universidade Nova de Lisboa, alerta à EXAME, a este respeito, que “com o pequeno número de intervenientes de grande dimensão, o alinhamento de preços que se vai

CLIPPING MIRANDA			
MEIO	EXAME		
Nº PAG.	64 - 68	DATA	Julho de 2018

MIRANDA
Miranda & Associados Sociedade de Advogados, SP, RL

E Macro



observando ao longo do tempo e a característica de os preços subirem depressa e descerem devagar, em resposta às flutuações do preço do crude nos mercados internacionais, sugere que é provável a existência de problemas de concorrência, em Portugal e noutros países. Mas as várias análises que têm sido feitas, em Portugal e noutros países, não têm conseguido encontrar provas dessa falta de concorrência. O que não significa que não exista.”

A AdC liderada por Margarida Matos Rosa vai mais longe e afirma que o “elevado grau de concentração e a existência de barreiras à entrada é particularmente preocupante nas atividades de refinação e armazenamento, já que estas influenciam de forma determinante as restantes atividades, nomeadamente o retalho. A Galp continua a ser a empresa que detém a maioria da capacidade de depósitos de importação/refinaria no País”.

António Comprido contrapõe para desafiar qualquer outro a fazer esse tipo de investimento. “No retalhista nem é muito concentrado. No grossista é um pouco mais, mas ninguém proíbe a construção de uma nova refinaria. Quem é que estará interessado? Na Europa, têm vindo a fechar

Presente ou futuro?

Enquanto se avançam nas energias alternativas, a exploração de petróleo continua a ser essencial às economias

3 364
MILHÕES

Receita fiscal

Valor coletado em 2017 pelo Estado português, só com o Imposto Sobre Produtos Petrolíferos

refinarias. Este é um mercado em queda.”

Já no que toca às margens, a AdC concluiu que, “em 2016, as margens brutas registaram uma diminuição significativa, seguida de um novo aumento no início de 2017, apesar de menos relevante do que o registado em 2015”.

O responsável da associação do setor esclarece que “entre o preço à saída da refinaria e o preço de venda ao público, há uma margem que não chega a 12% – até 15 céntimos. Destina-se a pagar a atividade de no meio do processo”. António Comprido recorda ainda que todas as empresas que introduzem combustíveis no mercado (grossistas) são obrigadas a ter 100 dias de reservas de produto imobilizado, para o caso de ocorrer uma emergência. “O que também custa dinheiro”, diz, para argumentar que a margem não é elevada.

A PEGADA ECOLÓGICA

À escala mundial, os desafios da indústria são outros. Preparar os próximos 100 anos impõe-se. Mas de que forma e com que critérios, que permitam à indústria a sobrevivência, num meio onde a urgência ambiental impera, são as perguntas.

E como resolver esta equação e ao mesmo tempo não penalizar o bolso dos contribuintes?

Para Agostinho Pereira de Miranda, “é cada vez mais claro que apenas as políticas fiscais poderão conduzir à transformação energética que o mundo precisa. Já não bastam os incentivos para as renováveis. Se os países mais industrializados não tributarem o carbono e por essa via aumentarem o respetivo preço, não haverá razões económicas sólidas para a emergência e a consolidação de novas tecnologias substitutivas da energia de origem fóssil.”

Numa perspetiva nacional, Caleia Rodrigues acrescenta que “a situação atual do setor petrolífero mundial poderá vir a ser aproveitada e benéfica para Portugal”. A partir do momento em que os Estados Unidos da América se tornam exportadores de petróleo bruto (crude), a Europa Ocidental apresenta-se como um grande cliente deste recurso de que é historicamente dependente. Nesta situação, os Estados Unidos da América irão concorrer com os atuais fornecedores da Europa Ocidental, a partir do evidente ponto de entrada: Portugal.”