

COMBUSTÍVEIS

Alta média de 68% nas bombas em 12 meses eleva custos de produção e transporte, com efeitos danosos mais intensos nos municípios onde a renda é menor, dizem especialistas

Diesel castiga mais pobres

LUIZ RIBEIRO

O preço do óleo diesel S10, usado pelos caminhões no transporte de cargas, teve um aumento de 42% no Brasil no primeiro semestre deste ano. Em um ano, entre junho de 2021 e junho de 2022, o valor do litro do combustível cobrado nas bombas subiu 88%, aponta levantamento feito a pedido do Estado de Minas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), com base nos preços médios de revenda apontados em pesquisas realizadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O resultado é forte impacto na inflação, que castiga toda a população, mas especialmente a mais pobre, com ênfase na que vive em municípios cuja economia é menos dinâmica e movimentada por itens mais básicos de consumo, como alimentos.



Caminhões abastecem em Montes Claros, no Norte de Minas, região que concentra municípios com baixo IDH

tos que "são as duas categorias que mais pesam" no orçamento das famílias mais pobres. Em consequência, o poder de compra dos mais pobres sofre maior redução do que da parcela mais rica, explica.

Na mesma linha, a professora Vânia Vilas Boas, coordenadora do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) calculado pela Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes), enfatiza que o aumento do preço do óleo diesel eleva o custo do transporte, com reflexo nos alimentos, e atinge pesadamente moradores de municípios como São João das Missões, que tem o pior IDH de Minas (0,529) e Bonito de Minas, terceiro pior IDH (0,537), cuja realidade foi mostrada pelo EM, em série de reportagens publicadas a partir de março.

EFETO CASCATA O modal rodoviário é o sistema de transportes mais usado no Brasil e, por isso, reajustes do diesel e de outros custos do setor têm reflexos diretos para o consumidor, especialmente no que se refere à alimentação, afirma a economista. "Temos que lembrar que o óleo diesel é um componente da linha de produção de vários setores e influencia nos preços dos alimentos uma vez que também o processo produtivo - as máquinas e equipamentos agrícolas - depende do combustível. Então, temos um efeito cascata", descreve Vânia Vilas Boas.

Segundo a coordenadora do IPC Unimontes, o item transporte tem peso de 8% no orçamento das famílias de baixa renda, já o grupo alimentação responde por 40% dessas famílias. Tais condições fazem com que o aumento do preço do óleo diesel e do custo do transporte seja mais sentido nas cidades de baixa renda per capita.

"Outro aspecto é que os municípios de baixo IDH não contam com estrutura de atendimento médico e os moradores precisam se deslocar cidades maiores em busca de consultas e exames. O aumento do óleo diesel também impacta o aumento de preço do transporte intermunicipal, comprometendo ainda mais o orça-

mento das famílias das cidades menores", acrescenta a professora da Unimontes.

O professor Mauro Sayar Ferreira, da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, concorda com a avaliação. "É natural que nos lugares mais distantes dos grandes centros ocorra um maior impacto do aumento do preço do óleo diesel. Os produtos, para chegar lá, dependem de um custo de transporte mais elevado. Não é à toa que, quando a gente vai a alguma localidade mais distante, os preços dos produtos ali são naturalmente mais elevados do que aqueles que costumamos observar nos grandes centros e nas capitais, enfatiza.

COMÉRCIO O gerente da Unidade de Inteligência Empresarial do Sebrae Minas, Felipe Brandão de Melo, aponta os impactos do diesel e de outras matrizes energéticas no comércio, especialmente dos municípios mais pobres, ao elevar o custo de vida da população, reduzindo o potencial de consumo.

"Como muitas vezes os pequenos municípios carecem de maior dinamismo econômico, a renda da população e a massa salarial não acompanham o aumento do custo, que acaba por reduzir a demanda. Isso impacta também os proprietários de pequenos negócios", analisa.

Com a demanda em queda e sem capital de giro para obter volumes que possam baratear a logística, os pequenos comerciantes terminam sem saída. "Essa combinação acaba levando a um aumento de preços ao consumidor que não resulta necessariamente na elevação de lucro para o empresário", avalia o especialista, para quem a situação é ainda mais preocupante naqueles municípios fortemente dependentes da prefeitura e das transferências do governo, como Bonito de Minas, onde o perfil de negócios é voltado exclusivamente para as necessidades básicas das famílias.

PRESSÃO NAS BOMBAS

Confira os preços médios dos combustíveis (em R\$/litro) entre 2021 e 2022 e suas variações

Óleo diesel S10

Período	Referência semanal finda em:*	Preço inicial	Preço final	Variação
Em 2021	2/1/2021 a 11/1/2021	3,72	5,41	46%
Em 2022	1/1/2022 a 25/6/2022	5,41	7,68	42%
12 meses	26/6/2021 a 25/6/2022	4,56	7,68	68%

Fonte: ANP

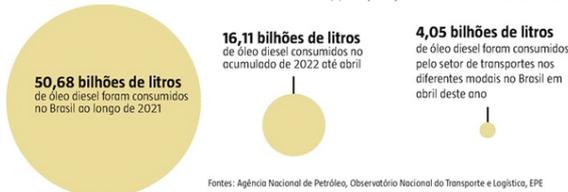
Gasolina comum

Período	Referência semanal finda em:*	Preço inicial	Preço final	Variação
Em 2021	2/1/2021 a 11/1/2021	4,52	6,62	47%
Em 2022	1/1/2022 a 25/6/2022	6,62	7,39	12%
12 meses	26/6/2021 a 25/6/2022	5,69	7,39	30%

Querosene de aviação

Período	Referência semanal finda em:*	Preço inicial	Preço final	Variação
Em 2021	3/1/2021 a 2/1/2022	2	3,71	86%
Em 2022	2/1/2022 a 25/6/2022	3,71	5,63	52%

(* Dia que representa o fim da semana de consulta



Impacto em todos os tipos de transporte

A oscilação do preço do óleo diesel tem reflexo direto na economia pelo fato de o combustível ser um dos principais insumos do transporte do país. Juntamente com o custo da mão de obra, o combustível responde por cerca de 30% a 35% dos custos de transporte rodoviário de cargas no país, de acordo com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística).

"O aumento do preço do diesel impacta substancialmente as transportadoras e se reflete na inflação, que afeta todos os setores econômicos", diz o diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista,

que aponta ainda pressão dos custos de pneus, cavalos mecânicos e semirreboques. Embora o modal rodoviário represente 65% do transporte de carga do país, outros, como ferroviário, que responde por 15%, e o aquaviário, com 10,5%, também são afetados pelos preços dos combustíveis, embora consumam menos em relação à carga transportada, ressalta Bruno Batista. Ele chama atenção ainda para a dificuldade das empresas para manter estoques de diesel, estando, por isso, sujeitas às oscilações de preços.

O impacto é generalizado na economia, afirma o engenheiro e mestre em transporte Marcus

Quintella, diretor da FGV Transportes, da Fundação Getúlio Vargas. "Somos fortemente dependentes do transporte rodoviário de carga e do óleo diesel. Nossas ferrovias também transportam commodities e usam o biodiesel. Temos as locomotivas movidas a diesel e elétricas e também toda parte da aviação (que consome combustíveis). Isso significa que o aumento do preço dos combustíveis impacta no preço das passagens aéreas, no turismo, nas viagens de negócios e na cabotagem (navegação), que faz o transporte na costa brasileira, além das passagens de ônibus intermunicipais e urbanos", lista Quintella. (LR)



Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

Seção: Economia **Página:** 8 e 9