

# FOLHA DE OPINIÃO



## ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS PETROLÍFERAS

Ocasionalmente, os meios de comunicação social dedicam alguns comentários à evolução de vendas de produtos petrolíferos.

Esses comentários têm visado essencialmente a gasolina e o gasóleo, são relativamente escassos, e têm sido motivados pelo decréscimo da procura destes dois produtos.

Aparte as estatísticas oficiais, não tem sido disponibilizada informação analítica relativa a um vasto conjunto de produtos petrolíferos e à evolução do seu consumo num período de tempo alargado.

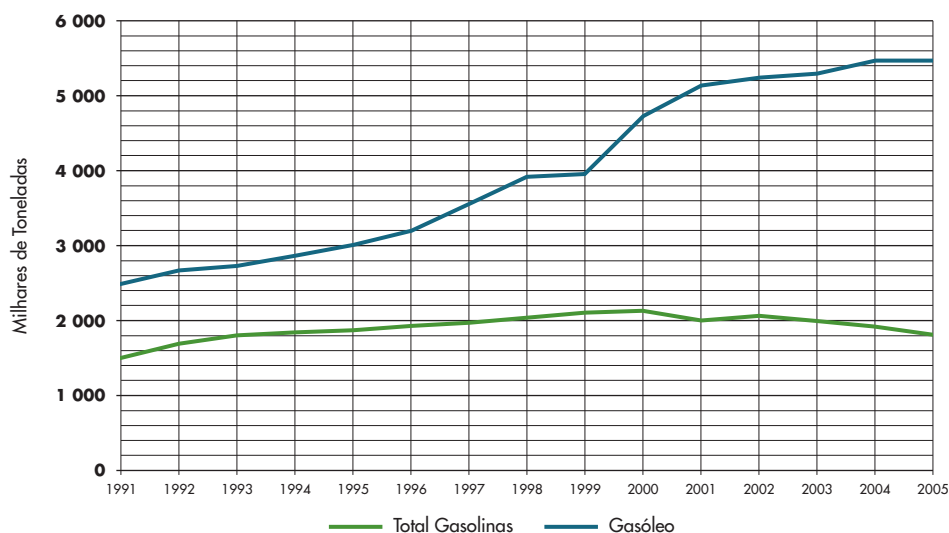
É isso que nos propomos fazer nesta FOLHA DE OPINIÃO, analisando os seis produtos com maior relevância no mercado, desde 1991 a 2005:

- Gasolinas
- Gasóleos
- GPL – Gases de Petróleo Liquefeitos
- Lubrificantes
- Combustíveis de Aviação – Jets
- Betumes e Asfaltos

Este conjunto de produtos representa um pouco mais de 75% do mercado total.

- GASOLINAS/GASÓLEOS

**Gasolinas e Gasóleo - Vendas Anuais  
1991 - 2005**



O mercado nacional de combustíveis rodoviários (gasolinas e gasóleos) sofreu ao longo do período 1991/2005 uma profunda alteração estrutural que continua em curso, não só em Portugal como na generalidade dos países europeus. Consiste na dieselização, que se traduz pela progressiva substituição da gasolina pelo gasóleo como combustível predominante dos veículos ligeiros de passageiros.

Este processo já tinha tido início nos anos 80, estimulado pelo preferencial tratamento fiscal atribuído ao gasóleo, que foi sempre reconhecido como mais directamente associado à actividade económica em geral.

A dieselização conheceu um novo impacto nos anos 90 com os grandes avanços tecnológicos conseguidos pelos fabricantes de motores diesel – motores mais rápidos, silenciosos e favoráveis ao ambiente.

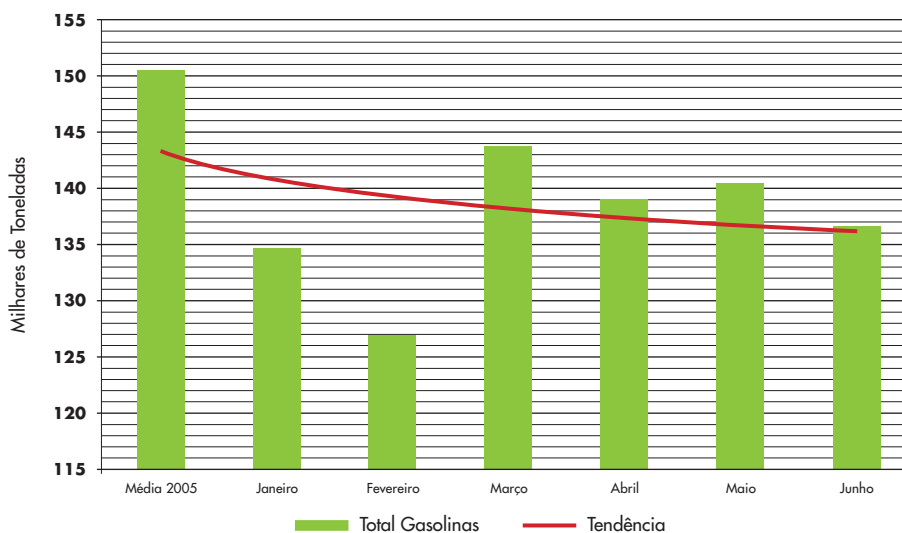
Como consequência da dieselização do mercado de combustíveis rodoviários as vendas de gasóleo passaram, entre 1991 e 2005, de 63 para 75% desse mercado.

O baixo crescimento económico desde 2000, associado à recente evolução dos preços do petróleo, introduziram novas condicionantes num mercado em transformação. Não só as vendas de gasolina têm vindo a declinar sistematicamente todos os anos desde 2001, mas também o próprio gasóleo, no

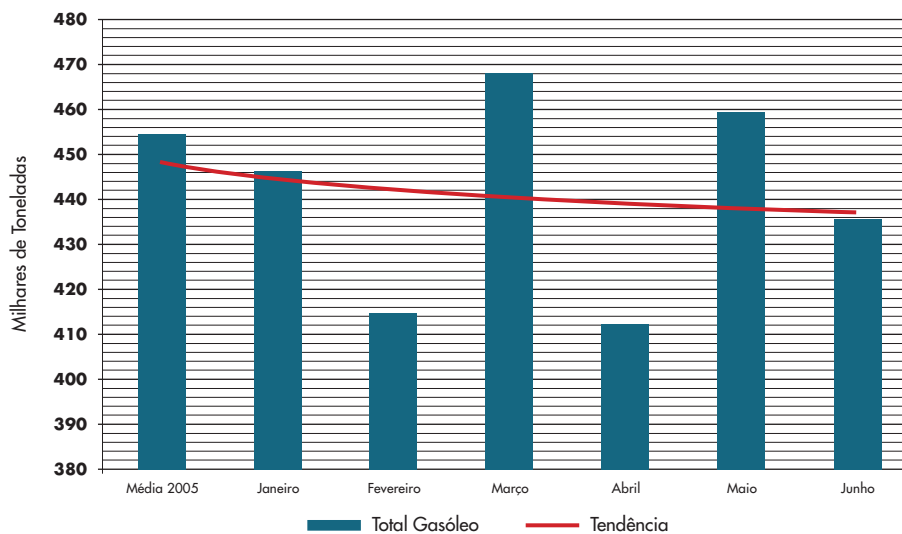
período 2002/2005 viu reduzidas para menos de metade as suas taxas de crescimento anual. Esta redução culminou em 2005 com um decréscimo de vendas anuais de 0,1%.

Dada a especial relevância das Gasolinas e do Gasóleo e o que o seu consumo representa como indicador económico, valerá a pena fazer um “zoom” sobre a evolução nos últimos 6 meses, ou seja, de Janeiro a Junho de 2006.

### Vendas Mensais de Gasolinas 2005/Janeiro - Junho 2006



### Vendas Mensais de Gasóleo 2005/Janeiro - Junho 2006



Até há uns anos atrás, o mercado português diferenciava-se do resto da Europa porque registava um crescimento moderado mas constante. Contrariamente, nos outros países europeus a procura estava praticamente estagnada ou começava já a declinar. Mas esta diferença já não caracteriza Portugal, porque tanto a gasolina como o gasóleo estão em declínio.

Os gráficos acima ilustram bem, com valores absolutos e com tendências, a muito clara descida das gasolinas e, surpreendentemente para muitos, agora também acompanhada pelo gasóleo.

### Média Mensal – Toneladas

	Gasolina	Gasóleo	Total
2005	150.764	454.245	605.009
Jan./Jun 2006	136.809	439.963	576.772
Varição	- 9.3 %	- 3.1 %	- 4.7 %

E quais são as razões para este declínio?

Claramente, a escalada dos preços do crude e dos produtos acabados nos mercados internacionais e a sua incontornável repercussão nos preços ao consumidor em Portugal. O orçamento que as famílias disponibilizam para combustíveis não tem elasticidade para acompanhar os aumentos, e a retracção ao consumo tem que se dar.

Mas há aqui outro factor cujo peso ainda não está completamente quantificado – trata-se dos abastecimentos que os automobilistas portugueses fazem em Espanha.

O preço da gasolina e do gasóleo, **sem impostos e taxas**, é praticamente o mesmo nos dois países. Oscila umas semanas favorável a Portugal e outras a Espanha – mas sempre com diferenças muito pequenas. **Mas a fiscalidade é bem diferente.**

Tomemos com exemplo os preços médios de Junho deste ano

### Preços Médios de Junho (Euros/Litro)

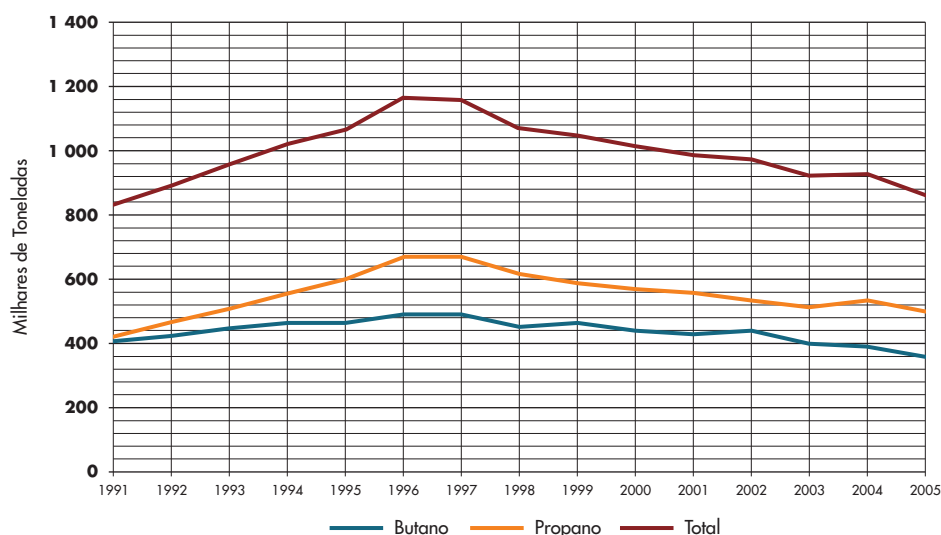
	Gasolina		Gasóleo	
	Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
Preços s/ Impostos e Taxas	0,56828	0,56314	0,55413	0,55842
Impostos e Taxas	0,79445	0,56276	0,52706	0,44134
Preços c/ Impostos e Taxas	1,36273	1,1259	1,08119	0,99976

Com diferenças desta ordem de grandeza, a motivação para abastecer em Espanha é grande, e a chamada “zona fronteiriça” vai aumentando quilómetro após quilómetro.

A receita fiscal portuguesa é negativamente afectada enquanto que, contrariamente, a Espanha beneficia da situação. O que é muito preocupante, porque a única maneira de a eliminar seria a harmonização fiscal que, realisticamente, todos sabemos não ser de encarar a curto ou mesmo médio prazo.

- GPL – GASES DE PETRÓLEO LIQUEFEITOS

**GPL - Butano e Propano - Vendas Anuais  
1991 - 2005**



A evolução das vendas de GPL ao longo do período 1991/2005 atravessa duas fases claramente distintas – antes e depois da introdução do Gás Natural no mercado nacional.

A 1ª fase entre 1991 e 1996 é caracterizada por um crescimento consistente. O GPL beneficiou em larga medida com a anunciada introdução do Gás Natural, que se verificaria em 1997.

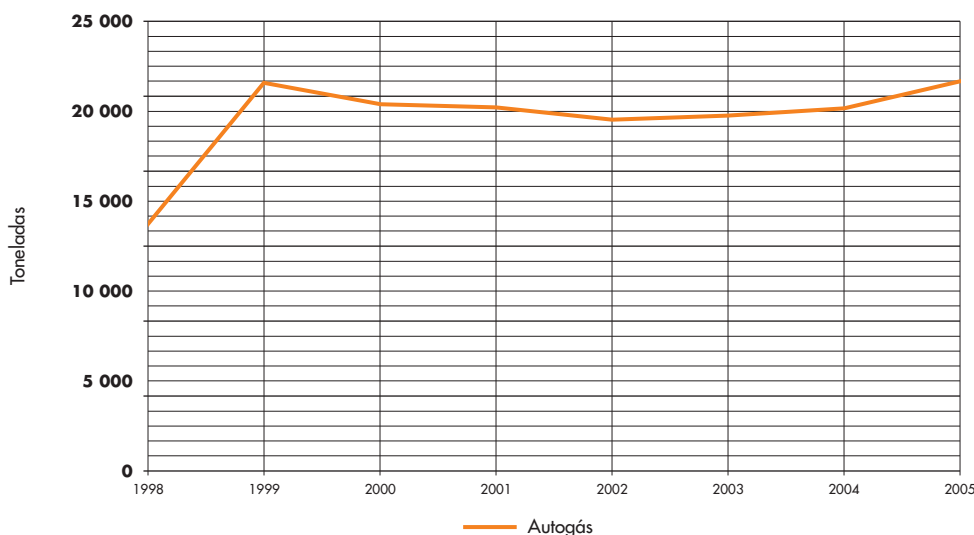
A obrigatoriedade das edificações serem dotadas com redes interiores de utilização do Gás Natural, por um lado, e a expectativa positiva que se gerou no mercado relativamente à chegada deste, estimulando a instalação de equipamento facilmente convertível, por outro, proporcionaram ao GPL condições

de expansão muito favoráveis, na qualidade de substituto temporário do Gás Natural, antes da sua introdução no mercado.

A 2ª fase entre 1997 e 2005, na sequência da chegada do Gás Natural, caracterizou-se por um declínio constante, já aguardado, dos consumos do GPL, muito penalizado, desde sempre, por uma taxa de IVA (17%, entretanto agravada para 21%) altamente discriminatória versus o seu novo concorrente (5%). A conversão para Gás Natural iniciou-se com a reconversão massiva dos grandes clientes industriais e de serviços de GPL e prosseguiu através das reconversões para Gás Natural dos fogos edificados antes de 1985 e da progressiva capilarização das redes de distribuição do Gás Natural, alargando consistentemente o seu alcance. Por outro lado, a forte migração da população rural para zonas urbanas, verificada durante esse período, resultou também num forte impacto negativo no consumo do butano.

- AUTOGÁS

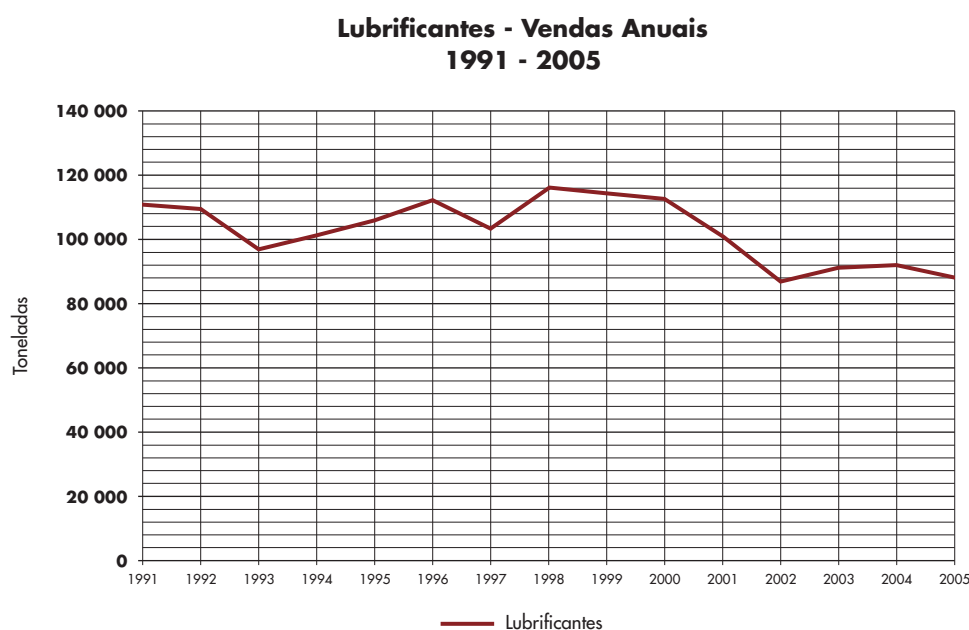
**Autogás - Vendas Anuais  
1998 - 2005**



Na sequência dum curtíssimo período de expansão após a sua introdução no mercado nacional, o consumo de Autogás tem igualmente vindo a sofrer um decréscimo expressivo. Admite-se que na origem dessa deterioração estejam a dieselização do parque automóvel (fenómeno comum em toda a Europa), o encarecimento das conversões dos motores a gasolina para Autogás (devido à progressivamente maior sofisticação e complexidade dos sistemas de injeção nos motores a gasolina) e também, em parte, à

discriminação negativa do Autogás, imposta pela obrigatoriedade do uso do dístico e por limitações ao estacionamento em parques subterrâneos. Muito recentemente (2005) vem-se registando, em volte-face, um significativo aumento do consumo, que é devido sobretudo a uma redução dramática do preço relativo do Autogás em relação à gasolina, e que beneficia igualmente duma campanha de esclarecimento junto do público.

- LUBRIFICANTES



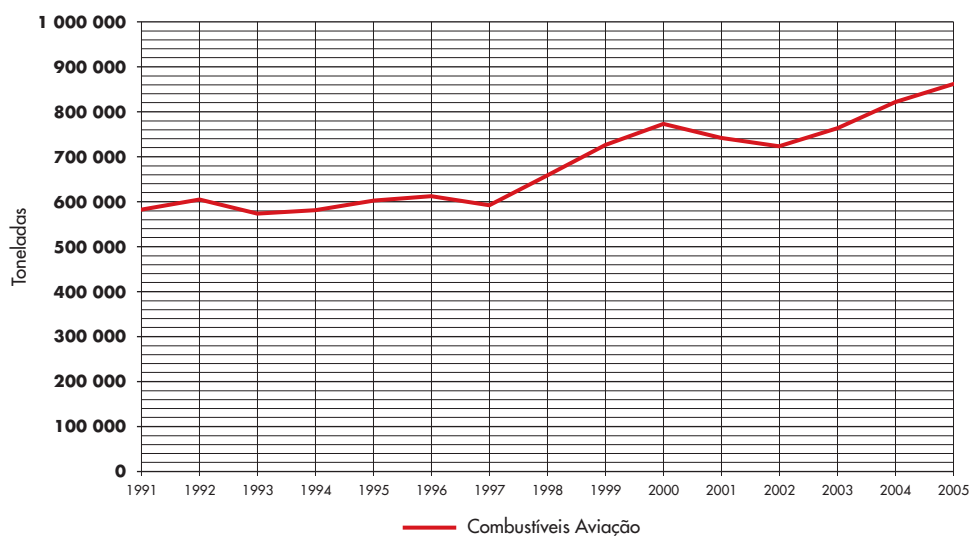
As vendas totais de Lubrificantes em Portugal, ao longo do período 1991/2005, revelam uma tendência para uma ligeira redução – na realidade um pouco menor do que a aparente no gráfico, já que os óleos-base embalados para aplicações industriais, incluídos no total no início do período, deixaram de o ser durante o ciclo em causa.

A evolução das vendas de óleos-auto tem-se mantido sujeita a dois efeitos de sinal contrário. Por um lado o visível crescimento líquido do parque automóvel durante quase todo o período, com o conseqüente acréscimo do consumo global. Por outro lado a gradual redução do volume dos cárteres de óleo dos veículos mais recentes, associada ao aumento significativo dos intervalos entre mudanças de óleo, fruto da crescente utilização dos lubrificantes sintéticos e semi-sintéticos.

Duma forma geral a actividade industrial no nosso País não foi, ao longo do período 1991/2005, objecto de investimentos susceptíveis de influenciar significativamente os volumes totais de lubrificantes industriais consumidos anualmente. A evolução das vendas de lubrificantes industriais tem, no essencial, acompanhado muito de perto os ciclos de aceleração e desaceleração (ou estagnação) do investimento público, que constituiu, durante o período, o verdadeiro motor para crescimentos, significativos mas em larga medida episódicos, nos volumes de lubrificantes consumidos (lançamento de novas auto-estradas, Ponte Vasco da Gama, novas construções associadas ao Euro 2004, etc.)

- COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO - JETS

**Combustíveis Aviação - Vendas Anuais  
1991 - 2005**



A indústria aeronáutica atravessou períodos de grande dificuldade ao longo do período 1991/2005, de que são exemplos as sequelas do ataque ao World Trade Centre em 11/09/01 bem como das ameaças de pandemia (SARS) no Extremo Oriente. Essa situação agravou uma tendência de reestruturação generalizada que já se observava anteriormente e como consequência, diversas companhias de Aviação deixaram de voar, enquanto outras (Low Cost) foram surgindo um pouco por toda a parte. Nos últimos anos tem-se verificado uma recuperação a nível global pelo que tudo indica se esteja a entrar novamente num ciclo positivo, apesar dos aumentos penalizantes que, desde 2005 se têm verificado a nível dos combustíveis.

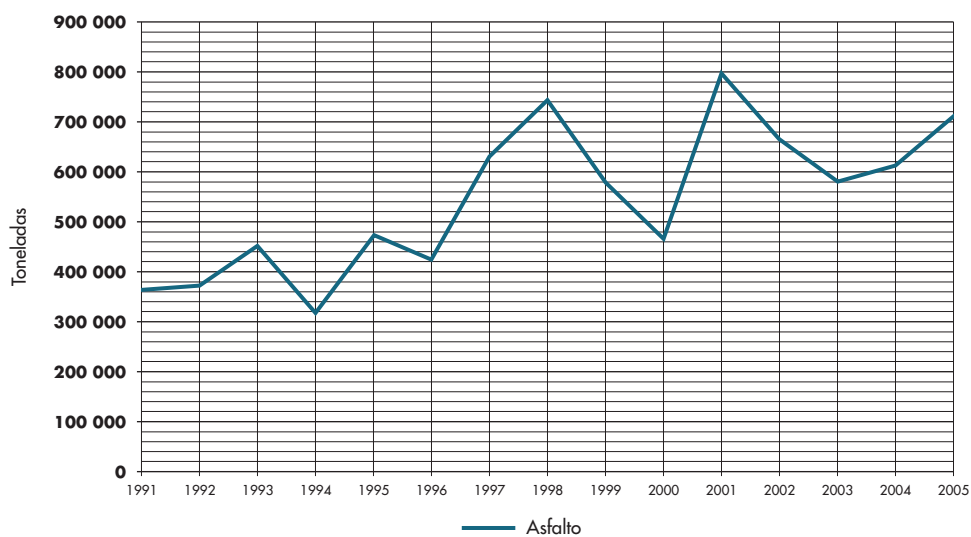


Em Portugal, o mercado de combustíveis de Aviação tem crescido moderadamente ao longo de todo o período. Os anos de declínio em 1993, 2001 e 2002 foram compensados com os crescimentos de 1998 e 2004, em resultado da Expo 98 e Euro 2004. Estes crescimentos provaram ser sustentados, baseados na indústria do turismo que continua a ter entre nós um crescimento assinalável.

A tendência de crescimento nos aeroportos nacionais tem-se mantido recentemente, tendo-se verificado em 2005 aumentos de 4,4% no número de passageiros e de 2,3% no número de movimentos.

- BETUMES E ASFALTOS

**Asfaltos - Vendas Anuais**  
**1991 - 2005**



Registou-se, ao longo do período 1991/2005 um moderado crescimento dos volumes das vendas anuais. O consumo concentra-se nos empreiteiros de Obras Públicas. As vendas anuais resultam do lançamento e concretização de Empreitadas Rodoviárias pelos principais donos de obra que são as Estradas de Portugal, EPE, vários tipos de Autarquia, e Concessionários de Auto-estradas. Outros tipos de consumo tais como na indústria de fabricação de telas de impermeabilização têm vindo a perder importância relativa.

Os acréscimos e decréscimos observados ao longo do período coincidem em larga medida com os ciclos de lançamento e realização de Obras Públicas (Expo 98 e Euro 2004) e em antecipação a períodos de propaganda eleitoral. O advento das novas concessões tipo SCUT, com consumos de asfaltos significativos a partir de 2001, proporcionou igualmente uma contribuição significativa para a evolução assinalada.

Esperamos que esta visão global dos mercados relevantes seja útil para perspectivar o que tem sido a actividade do Sector Petrolífero neste anos em análise.

Fontes: Direcção Geral de Geologia e Energia  
Direcção Geral de Energia e Transportes da UE