



NOTA TÉCNICA

**RISCOS DO MONOPÓLIO NA PRODUÇÃO DE
CILINDROS GNV**

RESUMO

Fundado em 1951, o Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Rio de Janeiro, o Sindirepa, representa todo o setor automotivo, com destaque para as atividades de: funilaria, pintura mecânica, retífica, instaladoras de gás natural veicular, empresas de retestes, dentre outras. Sendo que, um dos grandes assuntos de interesse, devido o seu impacto na cadeia automotiva e seu potencial de expansão, é o Gás Natural Veicular (GNV).

O Comitê Nacional do GNV é formado pelas instituições integrantes da cadeia produtiva, tais como Firjan, Abiogás, IBP, Senai Nacional, Sindirepa, outras instituições e empresas, hoje tem na presidência o Sindirepa.

O mercado de GNV é o segundo maior demandador de gás natural do país, sem considerar a demanda para geração de energia elétrica, e tem seu maior polo de consumo no estado do Rio de Janeiro. Dada a sua alta economicidade e benefícios para o usuário final, nos últimos 6 anos aproximadamente 800 mil veículos foram convertidos para utilização do GNV.

Contudo, a concentração do fornecimento dos cilindros em uma única empresa nacional vem restringindo a expansão desse mercado, pelo aumento dos custos e conseqüente redução do nível de economia na conversão. Cenário esse que levou a perda de R\$ 25 milhões no faturamento das indústrias instaladoras de Kits GNV fluminenses apenas no mês de dezembro de 2018.

Dada a importância declarada pelo Ministério de Minas Energia do mercado de GNV, essa nota tem como objetivo avaliar o impacto socioeconômico da aceitação do processo antidumping na importação, tendo como base o estímulo a um dos maiores segmentos consumidores de gás natural: sua utilização como combustível automotor.

A referida nota técnica busca contribuir para o não prosseguimento do processo nº **52272.004057/2019-08** que trará grande impacto negativo para o setor produtivo Brasileiro.

INTRODUÇÃO

Muito se fala sobre o potencial do mercado de gás natural no Brasil. O país possui os recursos naturais e está posicionado estrategicamente para receber investimentos de ampliação de sua capacidade industrial, como no parque petroquímico, por exemplo.

Vale lembrar que o gás natural é um combustível que não é facilmente substituído. Isso ocorre não apenas pelos custos de adaptação gerados na troca de combustível, mas também por ser fator de qualidade para o produto final. Dentre as vantagens, também se destaca o papel do gás em contribuir no atingimento das metas de redução de emissões de gases de efeito estufa estabelecidas na COP21 e pela Política do Estado do Rio sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável.

Ainda assim, o ambiente de negócios carece de dinamismo e maior abertura o que, em consequência, deixa os investimentos reais muito aquém do potencial de oportunidades mapeado. Existem melhorias regulatórias necessárias para este avanço, contudo, como resultado da estrutura atual, há ainda uma grande barreira a ser superada para a evolução do mercado de gás nacional: a concentração do mercado em um único agente.

Ações recentes foram colocadas em curso para mudar a configuração de monopólio de fato. Na esfera legal, foi desenvolvido um novo marco regulatório federal para abertura do mercado, assim como em nível estadual estão sendo implementadas regulações que foquem na abertura do mercado. De modo infralegal, foram implementados programas de governo (Gás para Crescer e Novo Mercado de Gás), além da assinatura de um Termo de Cessão de Conduta no CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica, visando a redução do poder de monopolista do agente dominante.

Essas ações foram focadas na abertura do mercado de gás, considerando as oportunidades ao longo da sua cadeia de valor. Isso não significa, contudo, que cada segmento e suas respectivas cadeias de produção estejam livres de movimentos que impactem seu desenvolvimento.

De modo análogo, no segmento de Gás Natural Veicular (GNV) há uma forte concentração de poder de mercado em um único agente, no que concerne o fornecimento do cilindro de GNV, componente principal de custo para a conversão de veículos para uso do gás natural.

A inserção de um novo fornecedor internacional ocasionou a instauração de um processo antidumping. Tal processo foi estabelecido a partir da iniciativa do próprio fornecedor nacional que detém maior parte do mercado de cilindros de GNV no país.

Por isso, o presente documento foca na situação específica do elo de consumo final de gás natural em veículos automotores, o Gás Natural Veicular (GNV). Após movimentos de importação de partes do Kit GNV, no caso particular, o cilindro, a situação do mercado **é também monopólio de um único fabricante nacional de cilindros.**

Dado o cenário de abertura do mercado de gás natural que vem se configurando nas esferas federais e estaduais, com redução generalizada do poder de mercado de grandes monopólio, esta nota técnica tem como objetivo avaliar o impacto socioeconômico da aceitação do processo antidumping na importação, tendo como base o estímulo a um dos maiores segmentos consumidores de gás natural: sua utilização como combustível automotor.

O PODER DO MONOPÓLIO DOS CILINDROS DE GNV

As grandes desvantagens de um monopólio são o preço mais alto e a quantidade ofertada menor em relação à concorrência perfeita.

No caso do monopólio, não existe curva de oferta, o monopolista vai simplesmente escolher um ponto na curva de demanda onde o seu lucro seja

máximo. Ou, em “economês”, o ponto em que o custo marginal é igual à receita marginal. O que é necessário saber é que invariavelmente o resultado será uma quantidade menor de produto e um preço maior que num mercado de concorrência perfeita.

No caso da Petrobras, alvo de diversas ações legais e infralegais, o monopólio gera perdas ao longo de toda a cadeia de valor do gás natural. Na produção reinjeta-se altos volumes de gás, o que reduz a oferta desse energético. O custo de aquisição do energético acaba por ser majorado devido a utilização pouco eficiente, no sentido econômico, das redes de tratamento, transporte e distribuição. Por fim, os projetos de unidades consumidoras ficam comprometidos, seja em relação a novos projetos ou pela redução da competitividade do país pelo alto custo do produto.

Para os cilindros de GNV, antes da inserção de cilindros importados no mercado, apenas uma empresa detinha 95% do mercado nacional, a MAT. O poder de influência da **MAT** antes dos importados, era continuamente utilizado para adaptar o mercado unicamente para as suas necessidades reduzindo a competitividade dos instaladores com:

1. Impossibilidade de abastecimento normal e fluido na região, decorrentes de produção de outros materiais para exportação em detrimento de cilindros para GNV no Brasil;
2. Mesmo com a existência de outros produtores, a capacidade destes não atinge 5% do cenário nacional.
3. Existência de produção regional do bem, mas o Estado produtor não conta com excedentes exportáveis suficientes para atender às necessidades demandadas;
4. Desabastecimento de produção regional de uma matéria-prima para determinado insumo, ainda que exista produção regional de outra matéria-prima para insumo similar mediante uma linha de produção alternativa.

5. Constante aumento no valor do cilindro, reduzindo a competitividade e a atratividade da instalação do GNV.

De acordo com pesquisa realizada pelo Sindirepa junto a seus associados e agentes de outros estados que atuam nesse mercado, **a falta de cilindros ao longo dos anos tem ocorrido de modo sistêmico em todo o país. Isto não ocorreu somente em um momento de crise, era constante em todo Brasil e, principalmente, no Rio de Janeiro.**

IMPACTO PARA O GNV

Na maioria das indústrias de instalação de GNV, o cilindro do gás natural, pelo seu uso intensivo, é parte significativa dos custos da companhia e estratégica, por impactar majoritariamente na receita. O valor do cilindro alcança, em média, 50% do custo de uma instalação de GNV e, até o ano de 2018, o Brasil sofria falta de cilindros, o que motivou a realização de reuniões com o agente dominante do mercado brasileiro.

Tabela 1. Valor médio dos cilindros nacionais e importados*

Ano	Fabricante	Preço	Concorrente Nacional	Concorrentes Importados
2013	MAT	R\$ 628,00	R\$645,00	-
2014	MAT	R\$ 784,00	R\$785,00	-
2015	MAT	R\$ 770,00	R\$760,00	R\$ 710,00 - Valor Médio
2016	MAT	R\$ 920,00	R\$ 889,00	-
2017	MAT	R\$ 990,00	R\$ 915,00	-
2018	MAT	R\$ 1.130,00	R\$ 1008,00	-
2019	MAT	R\$ 910,00	-	R\$ 745,00 - Valor Médio
2020	MAT	R\$ 1.010,00	-	R\$ 780,00 - Valor Médio

Fonte: Elaboração própria com dados de mercado, 2020.

*A ausência de dados entre 2013, 2014, 2016-2018, são devidos a não importação de cilindros, respectivamente.

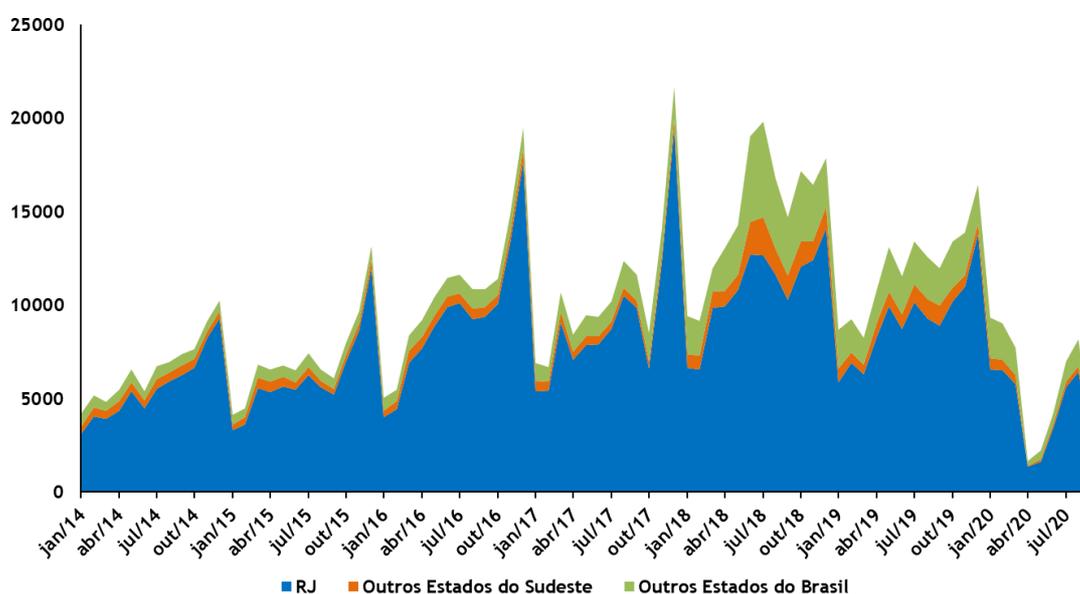
Como pode ser observado na Tabela 1, a despeito do mercado internacional¹, o preço do cilindro a partir de 2016 aumentou aproximadamente 46%. Ou seja, o custo do cilindro praticado pela MAT, que concentra 95% da produção nacional,

¹ Em questão de cenário internacional, pode-se considerar este estável no que consiste os custos de produção do cilindro, dado que a desvalorização da cotação internacional do ferro foi compensada pela desvalorização cambial no Brasil, iniciado em 2014. Além disso, de qualquer modo, percebe-se que o preço da MAT não é correlato com esses indicadores, ao passo que entre 2013 e 2014 houve aumento de 25% do produto, e em 2016, quando o câmbio e ferro sofreram um ajuste de valorização, o preço do cilindro aumentou 45%.

é fator determinante na formação do valor final da instalação. Essa importância fica ainda mais acentuada para os pequenos instaladores, dado que estes operam com uma menor margem em seus negócios.

Isso significa que dos 800 mil cilindros instalados entre janeiro de 2014 e setembro de 2020, em média 760 mil foram fornecidos pela MAT, conforme dados apresentados no Gráfico 1.

Gráfico 1. Histórico das conversões de veículos para GNV no Brasil



Fonte: OTIMIZA, 2020

Essa estrutura de monopólio, resultou, por exemplo, em uma queda no total de instalações de Kit GNV em dezembro de 2018. Isso mesmo, dezembro sendo um mês de pico, pois é o último mês para que o motorista tenha direito ao benefício de desconto no Imposto Sobre Propriedades de Veículos Automotores - IPVA.

A falta de cilindro e/ou a perda de competitividade a partir de um monopólio privado geram insegurança jurídica para todo o setor. Após um ano recorde de demanda por conversões, o último mês do ano de 2018 apresentou redução de 30% nas conversões quando comparado com o mesmo mês em 2017. Essa redução representou perda de R\$ 25 milhões no faturamento das indústrias instaladoras de Kit GNV fluminenses.

Além disso, há perda para os Estados, já que dificulta a retomada econômica ao incentivar, mesmo que não intencionalmente, a atividade clandestina. Dado que o GNV é combustível atrativo economicamente para o usuário final, a falta de cilindros estimula a busca pela instalação de equipamentos fora de padrões técnicos reutilizando cilindros inadequadamente, ou até utilizando botijões de GLP, o que representa risco não apenas para o infrator, mas para os postos e seus funcionários no momento de abastecimento, e sociedade em geral.

O risco de dependência da MAT, ou qualquer outra empresa que detivesse o monopólio, como única supridora desse tipo de cilindros, causa aumento do valor do kit GNV, implicando em perda de competitividade e afetando a percepção de economia ao utilizar o combustível.

Conforme apresentado em nota técnica publicada pela Firjan em novembro de 2018, dada a maior eficiência e benefícios estaduais na utilização do GNV, a economia em um ano pode ultrapassar R\$ 3.000 reais. Ou seja, quando o consumidor escolhe outro combustível, ele reduz o seu poder aquisitivo.

Frente a uma situação de preços do cilindro deliberadamente majorada em torno de R\$ 250, há um impacto direto no nível de economia gerado pela conversão dos veículos. Isso representa um pouco menos de 10% da economia gerada pela conversão dos veículos e utilização do GNV. Assim, esses R\$ 250 deixam de ser reinvestidos na economia através de aumento do poder aquisitivo do usuário e se concentram na mão da empresa monopolista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A manutenção de um mercado monopolista de fornecimento de cilindros, ao restringir a oferta à população, segue na direção de oposta a tão necessária retomada econômica do Brasil. Reconhecido pelo BNDES, o GNV tem papel fundamental, não apenas por ser mais barato, mas principalmente pelo efeito multiplicador da aplicação do recurso na economia, obtido com menor despesa no abastecimento de veículos.

A restrição ao desenvolvimento desse mercado impacta no potencial de expansão do uso do gás natural no país, ao restringir um grande mercado consumidor que é o GNV, seja em veículos leves e veículos pesados. Impacta, também, o planejamento de investimentos de empresas montadoras que inseriram em seus planos de negócios linhas de produção de veículos adaptados para receberem o kit de GNV.

Mas, o mais impactado, e mais importante, é a sociedade como um todo. Ao restringir a oferta de cilindros, há uma majoração de preços, impactando o nível de economia gerado pela instalação dos kits e utilização do GNV. E reduzir a economia total gerada, impacta além da redução na busca pela conversão de veículos para GNV, reduz a disponibilidade financeira do usuário em outras áreas da economia, como lazer, reformas e desenvolvimento pessoal.

O Sindirepa apoia a agenda de abertura comercial que vem sendo promovida, assim como aquela referente a reestruturação do mercado de gás natural no país, em muito pautada pela expansão do mercado de GNV e sua importância para a logística brasileira. Garantir um mercado competitivo de fornecedores de Kits de GNV significa aumentar a atratividade do GNV e estimular a economia Brasileira como um todo.

Posicionamento contrário ao pedido antidumping originário da MAT Cilindros.

EXPEDIENTE: Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado do Rio de Janeiro em conjunto com o Comitê Nacional do GNV - Av. Graça Aranha, 01 - CEP: 20030-002 - Rio de Janeiro. Presidente: Celso Mattos, Informações: sindireparj@sindirepa.org.br . Visite nossa página: <http://www.sindirepa.org.br>