

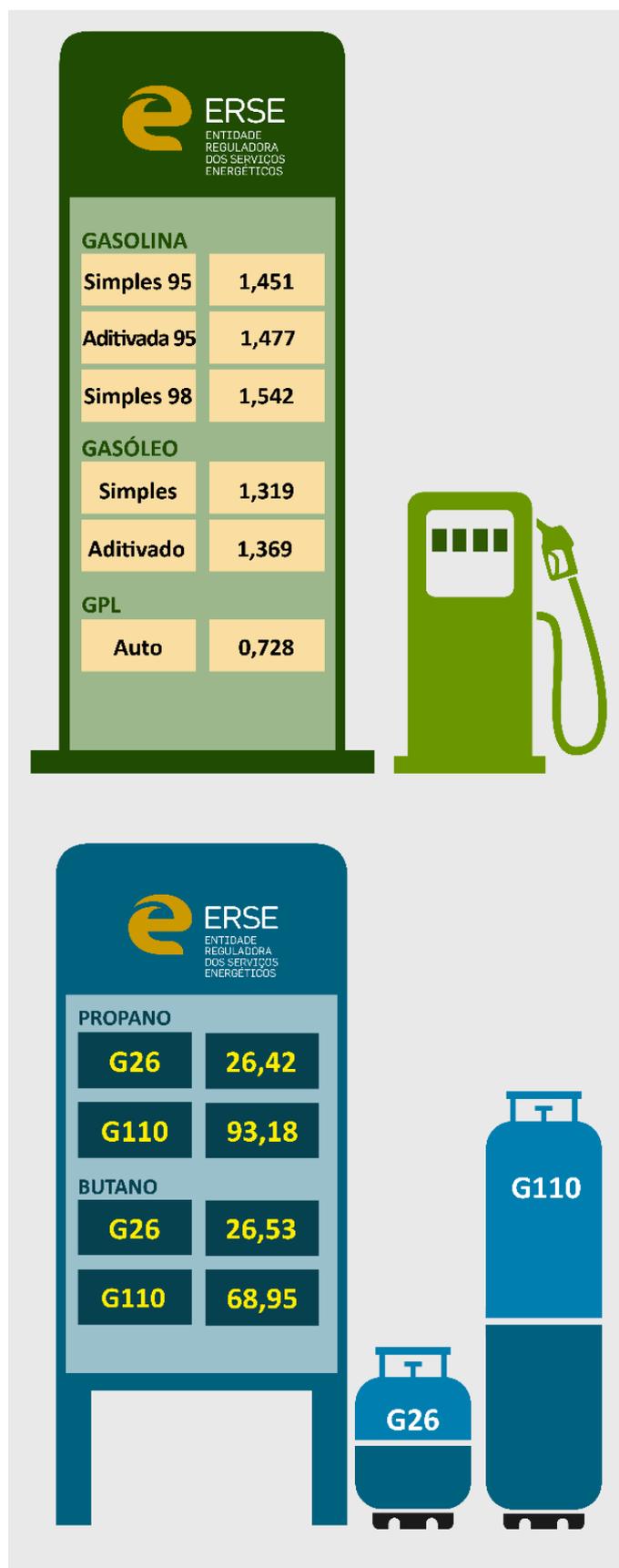
Índice

1. Evolução do preço do petróleo bruto	2
2. Mercado internacional de derivados do petróleo	3
3. Combustíveis rodoviários	5
3.1. Gasolinas	5
3.2. Gasóleos	6
3.3. GPL Auto	7
4. Gases de petróleo liquefeitos	8
5. Variação regional	9
5.1. Gasolinas e gasóleos	9
5.2. GPL	10
6. Introduções a consumo no mercado nacional	11

Síntese – março 2020

- O preço do BFO desceu ao longo de março devido à desaceleração da economia mundial e à guerra dos preços, provocada pela rejeição da Rússia aos cortes na produção acordados pela OPEP.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais acompanharam esta tendência do BFO e do WTI.
- O butano e o propano acentuaram uma trajetória de queda nas cotações, em linha com a queda do preço das naftas no mercado internacional, atingindo mínimos de 20 anos.
- Os PVP (médios) e as introduções a consumo de combustíveis em Portugal sofreram uma redução, sobretudo devido às medidas de confinamento obrigatório decretadas pelo estado de emergência, bem como ao impacto da pandemia de COVID-19 na economia global, refletindo a redução de preço das *commodities*.
- Os preços dos combustíveis rodoviários foram mais baixos nos postos de abastecimento operados por hipermercados, seguidos dos *low cost*.
- Aveiro e Braga registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos. Beja e Bragança, os mais caros.
- Vila Real e Portalegre continuam a registar, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Faro, apresenta o mais elevado.

Preços médios praticados em Portugal março 2020



1. Evolução do preço do petróleo bruto

Os mercados de petróleo sofreram choques ao longo dos anos, mas nenhum atingiu a indústria com a intensidade verificada em março.

À medida que os mercados, empresas e economias sofrem com a crise global causada pela pandemia de coronavírus, os preços do petróleo caíram acentuadamente.

Em meados de março os contratos futuros de Brent caíram para valores abaixo dos 30 €/bbl, pela primeira vez em quatro anos. As consequências da pandemia de COVID-19 continuaram a afetar as perspectivas de procura, chegando o preço em mercado *spot* a ser mais barato do que em futuros.

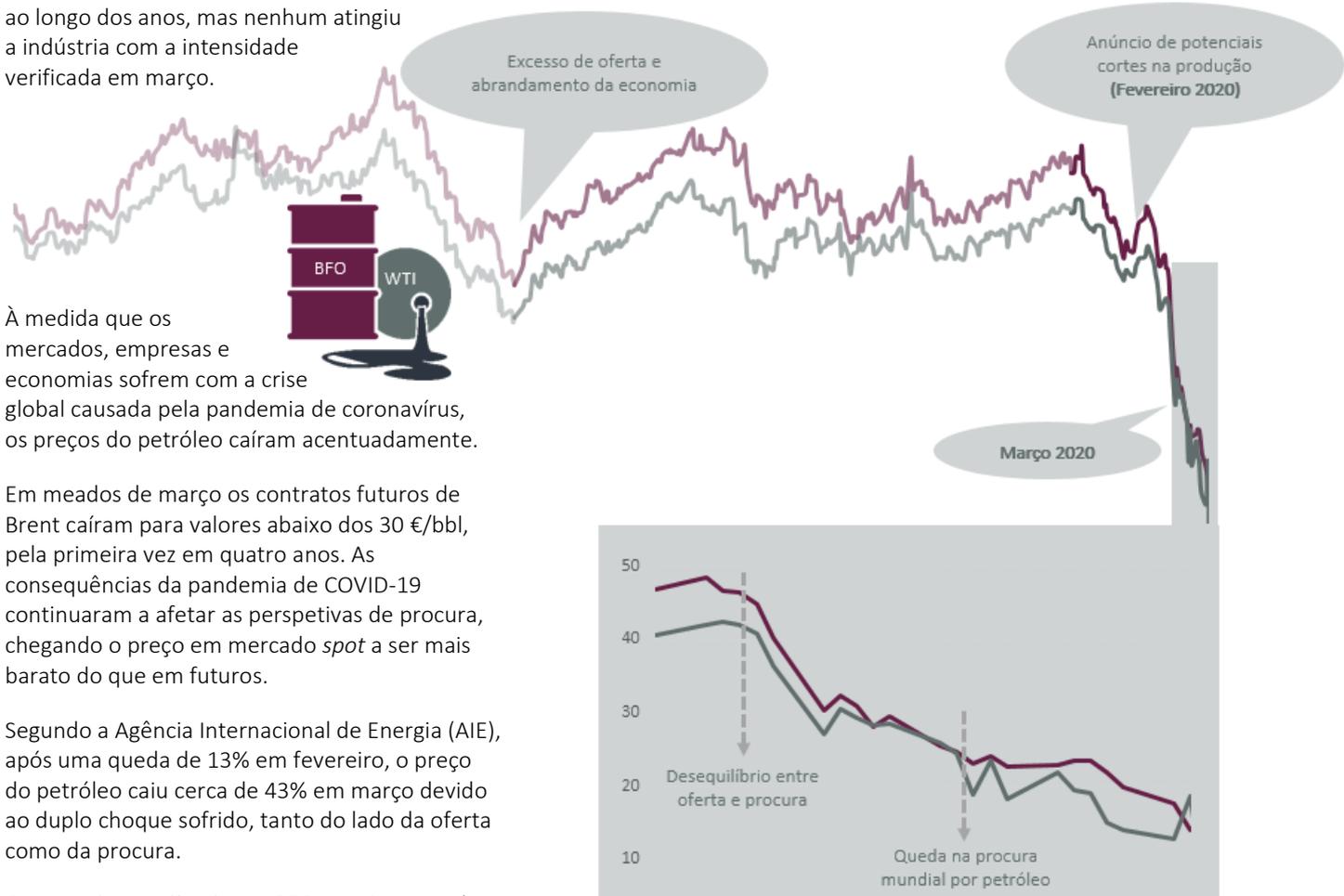
Segundo a Agência Internacional de Energia (AIE), após uma queda de 13% em fevereiro, o preço do petróleo caiu cerca de 43% em março devido ao duplo choque sofrido, tanto do lado da oferta como da procura.

O preço do petróleo bruto BFO terminou o mês de março a cair para valores inferiores a 20 €/bbl, atingindo o seu nível mais baixo desde novembro de 2002. Enquanto isso, o preço do WTI, dos Estados Unidos da América (EUA), encerrou abaixo dos 15 €/bbl, próximo de um mínimo de 18 anos.

No início de março, países aliados da OPEP e a OPEP, às vezes chamados de OPEP+, não concordaram com os termos de cortes mais profundos no fornecimento de petróleo. Gerou-se uma guerra de preços do petróleo entre o líder da OPEP (Arábia Saudita) e a Rússia. A OPEP recomendou cortes de produção adicionais de 1,5 milhões de barris por dia, a começar em abril e estendendo-se até o final do ano, mas a Rússia rejeitou os cortes adicionais.

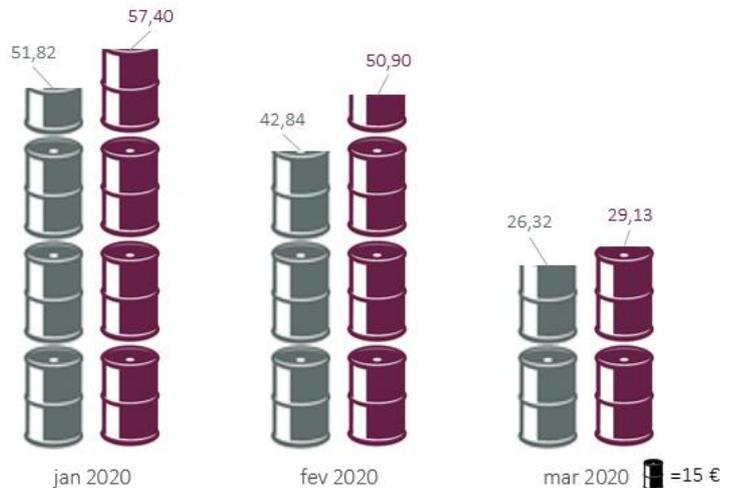
A Arábia Saudita sinalizou a sua intenção de intensificar a oferta de petróleo no mercado, anunciando grandes descontos nos seus preços de venda oficiais para abril, informou a *Reuters*.

Figura 1-1 – Preços diários BFO e WTI, FOB (2018-2020)



Fonte: ERSE, Reuters

Figura 1-2 – Preços médios mensais de BFO e WTI, FOB



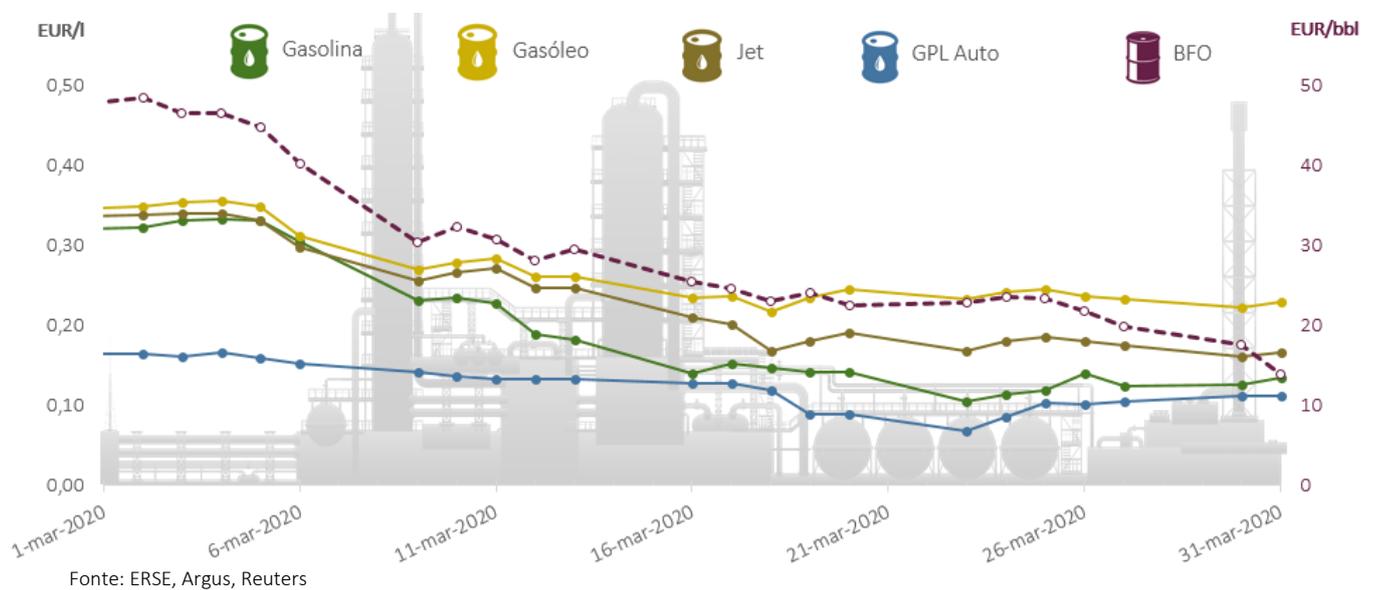
Fonte: ERSE, Reuters

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

Os países entraram em confinamento devido à pandemia de coronavírus. Os voos comerciais foram cancelados e com mais de 3 mil milhões de pessoas em casa, também o tráfego rodoviário decresceu significativamente. A procura por combustíveis rodoviários diminuiu à medida que os países adotaram medidas mais duras de distanciamento social para combater o surto de coronavírus.

As refinarias em todo o mundo estão a transformar menos petróleo bruto. As necessidades globais de petróleo podem cair 20%, segundo a AIE. A Europa está a lidar com cortes generalizados na refinação, com potencial de *off-line* de até 2 milhões barris por dia (bpd), nos próximos dias. Em março, 15 refinarias europeias, com capacidade total de destilação de 2,8 milhões bpd, perspetivavam ou tinham trabalhos de manutenção em curso, enquanto outras foram forçadas a cortar a produção e até a encerrar a atividade diante da acentuada queda na procura por derivados do petróleo e da falta de capacidade de armazenamento – no Mediterrâneo em particular.

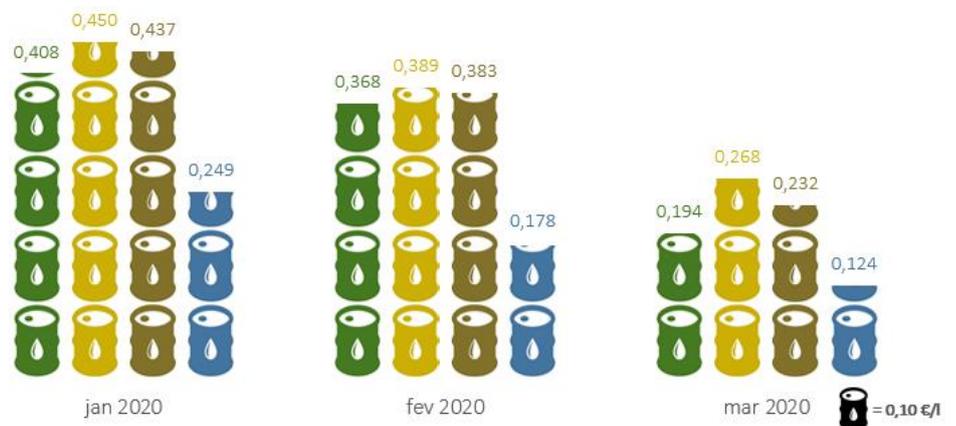
Figura 2-1 – Evolução das cotações de derivados do petróleo



As cotações internacionais da gasolina ao longo de março acompanharam uma tendência decrescente, essencialmente devido aos constrangimentos provocados pela Covid-19. Como maior consumidor mundial de gasolina, os EUA, registam uma queda significativa na procura, pesando sobre o saldo, já excedentário, que o mercado tem em gasolina.

A exportação de derivados para a Ásia-Pacífico tornou-se viável nas últimas duas semanas de março, com a produção e o consumo chinês a darem sinais de regresso à normalidade.

Figura 2-2 – Preços médios mensais de derivados do petróleo



O armazenamento para destilados médios está a ser aumentado na Europa, à medida que a procura diminui e surgem oportunidades de *contango* nos mercados de combustível de aviação (nomeadamente jet A1) e gasóleo.

A estrutura do *contango* tornou-se, durante o mês de março, rapidamente enraizada à medida da escala de esmagamento da procura na Europa, causada pela pandemia de coronavírus. A pressa de colocar o produto em tanques contribuiu para estimular a procura por diesel e jet, oferecendo algum apoio às margens destes destilados médios.

As cotações de jet A1 durante o mês de março desceram cerca de 40% face a fevereiro. A procura europeia de combustível de aviação foi, em março, muito afetada pelo cancelamento de voos como resultado da rápida propagação do novo coronavírus. Os preços na região do Mediterrâneo e no noroeste da Europa continuaram em queda devido à persistência do excesso de oferta de refinados e ausência de procura. O impacto no mercado europeu de jet A1 tem sido significativo e terminou o mês de março com o preço cerca de 13% abaixo do gasóleo.

A evolução do preço do GPL Auto durante o mês de fevereiro acompanhou a tendência dos outros derivados do petróleo.

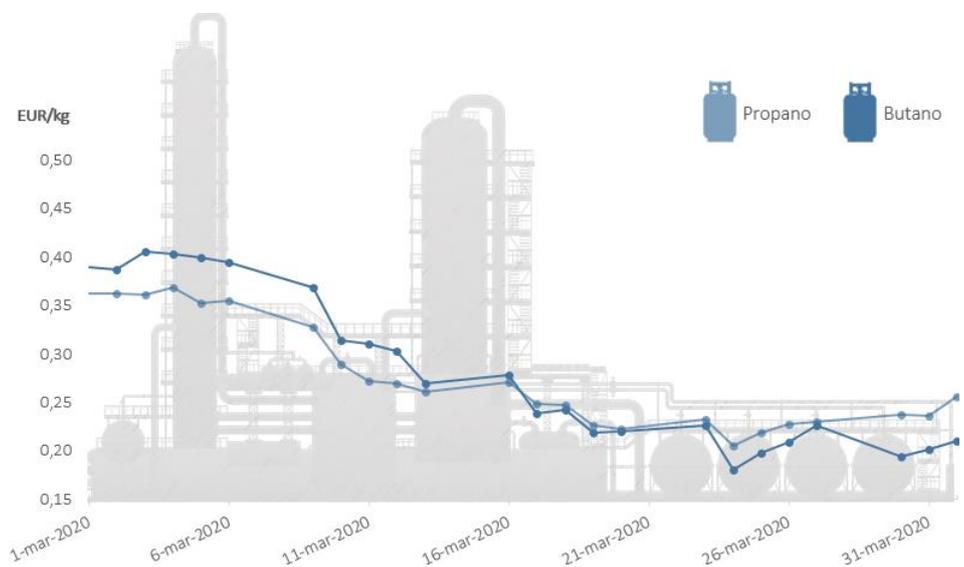
O preço do propano no noroeste da Europa atingiu em março mínimos desde meados de 1998. Estes valores mínimos são os mais recentes de uma série sustentada de mínimos de vários anos, impulsionados principalmente pelas recentes quedas na procura de produtos petrolíferos.

A queda nos preços do petróleo e gasolinas está também a pressionar os GPL, embora a queda dos preços do butano neste mês tenha superado a queda do propano, em linha com a queda do preço das naftas no mercado internacional. O preço do butano e do propano manteve uma trajetória descendente durante o mês de março. Em média, a cotação internacional do butano foi cerca de 3% inferior à de propano.

As cotações do GPL propano e do GPL butano, CIF ARA, atingiram em março, mínimos de vinte anos, caindo em média cerca de 40% e 28%, respetivamente, face a fevereiro passado.

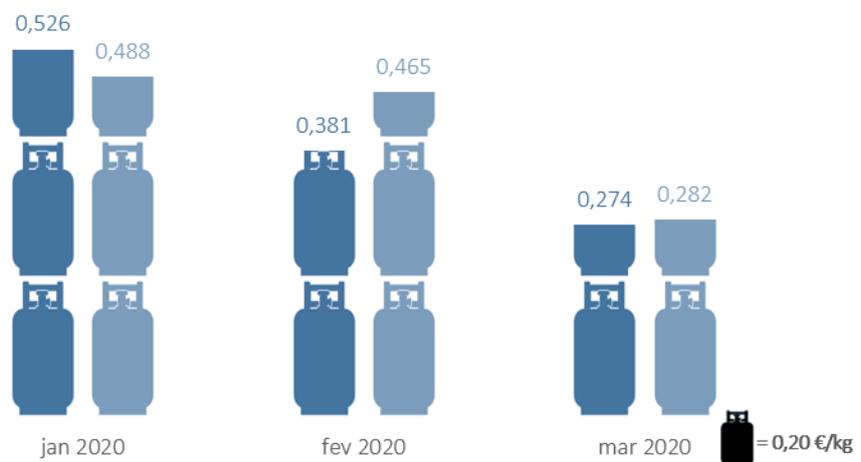
A maioria dos preços das *commodities* esteve em declínio em consequência do colapso na procura devido ao impacto do novo coronavírus na economia global.

Figura 2-3 – Evolução das cotações de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

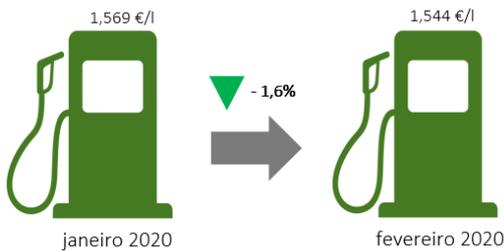
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



O PVP da gasolina simples 95 registou quedas ao longo do primeiro trimestre de 2020. O mês de março encerrou com o PVP em tendência decrescente (-6,0%), acelerando a queda já registada no mês anterior.

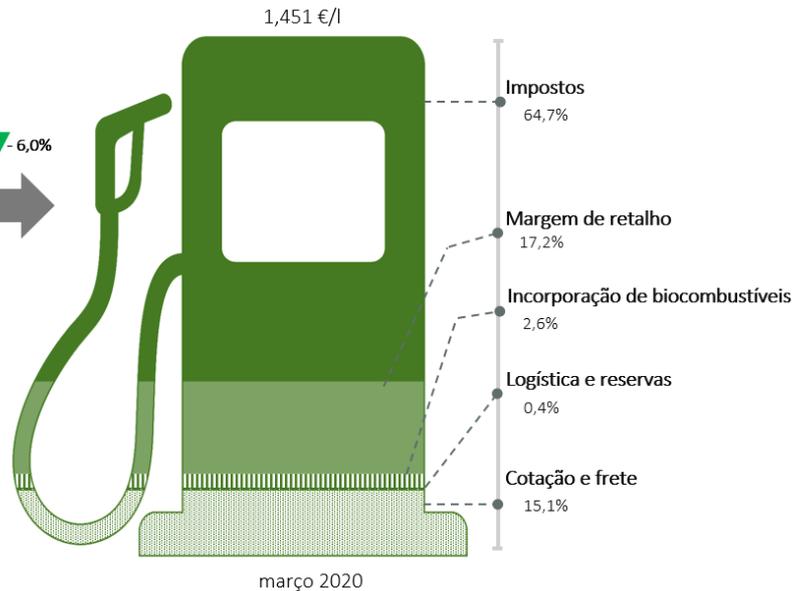
A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde aos impostos, que na gasolina representam aproximadamente 65%.

A cotação internacional e o respetivo frete constituem cerca de 15%, a margem de retalho 17,2%, a incorporação de biocombustíveis representa menos de 3% e a logística e reservas correspondem a menos de 0,5% do PVP médio.

Os hipermercados são os operadores do Sistema Petrolífero Nacional (SPN) com preços mais competitivos, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços de cerca de 8% e 6% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de março estes operadores disponibilizaram aos consumidores gasolina simples 95 a 1,357 €/l; 1,378€/l e 1,470 €/l.

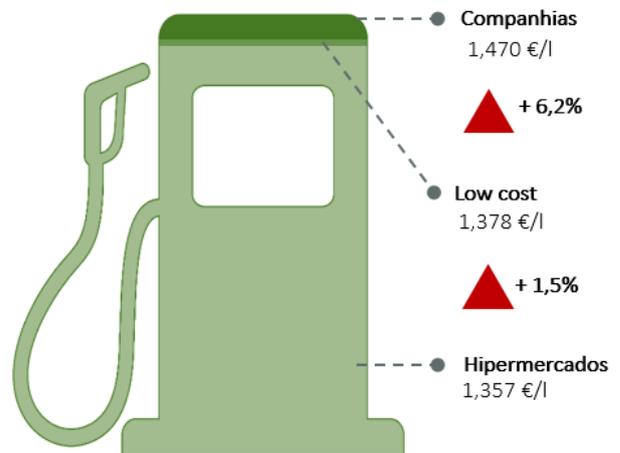
Ainda durante o mês de março, adquirir gasolina 95 aditivada custou aos consumidores cerca de mais 2% do que gasolina simples 95. Este acréscimo devido à aditivação de combustível, foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 5%).

Figura 3-1 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasolina simples 95



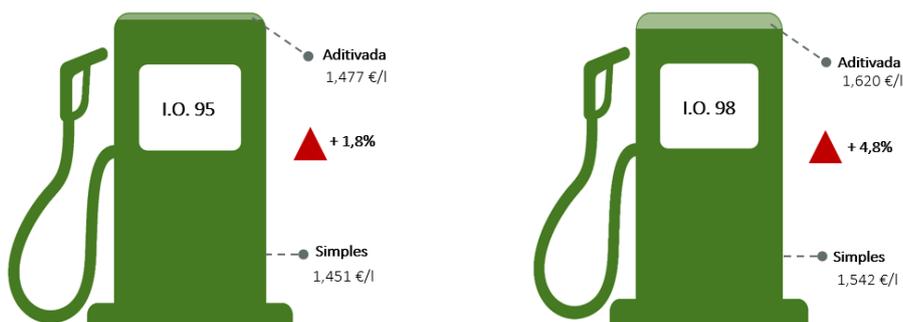
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-2 – Diferenciação de preços da gasolina simples 95 no retalho



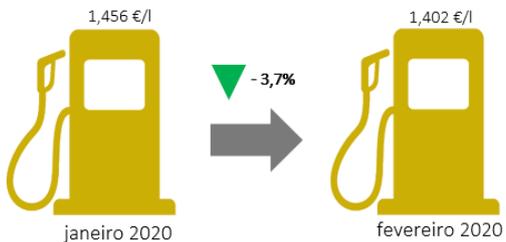
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.2. Gasóleos



O PVP do gasóleo simples tem registado quedas ao longo do primeiro trimestre de 2020. O mês de março encerrou com o PVP em tendência decrescente (-6,0%), acelerando a queda já registada no mês anterior.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde aos impostos, seguida do valor da cotação internacional e frete, as quais, cumulativamente representam cerca de 80%.

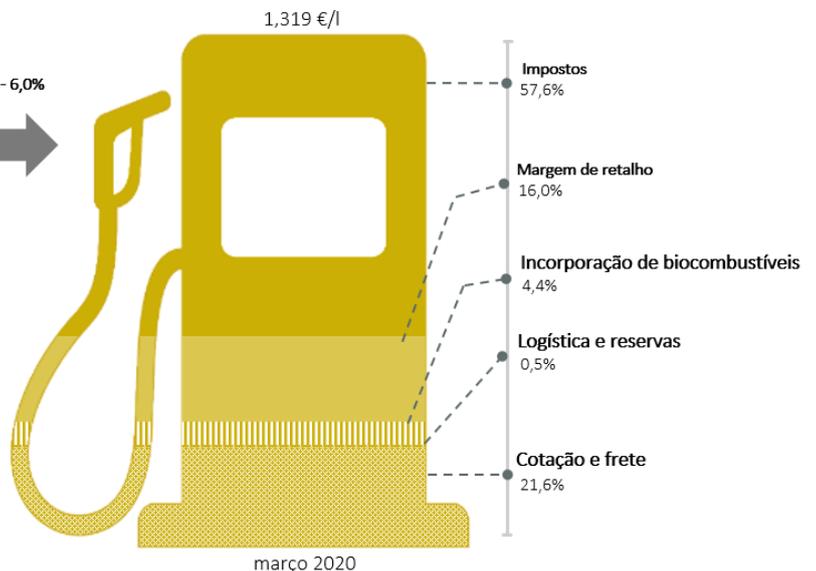
As componentes com menos expressão na formulação do preço médio de venda ao público, no caso do gasóleo são a incorporação de biocombustíveis (cerca de 4%) e a logística e constituição de reservas estratégicas (inferiores a 0,5%). A margem de retalho média para o gasóleo simples praticada pelos operadores do SPN rondou, em março, os 16%.

Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços de cerca de 9,2% e 7,1% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de março estes operadores disponibilizaram aos consumidores gasóleo simples a 1,217 €/l; 1,245€/l e 1,340 €/l.

Ainda durante o mês de março, adquirir gasóleo aditivado, custou aos consumidores de combustíveis cerca de mais 5 cêntimos por litro do que gasóleo simples. Estes preços médios de combustíveis são retirados do Balcão Único da Energia, com base nos dados introduzidos pelos operadores do SPN.

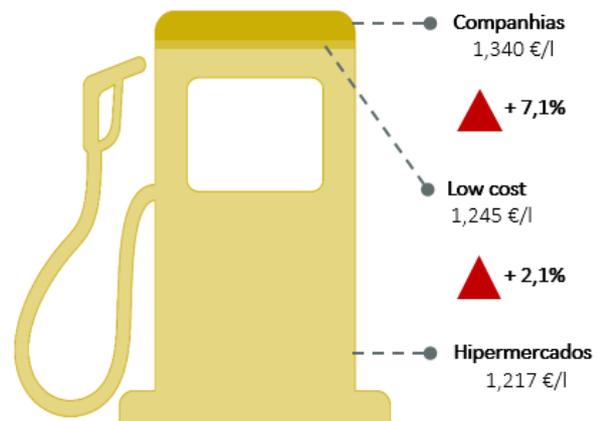
A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores.

Figura 3-4 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasóleo simples



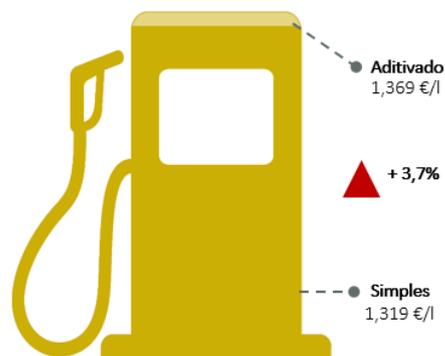
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-5 – Diferenciação de preços do gasóleo simples no retalho



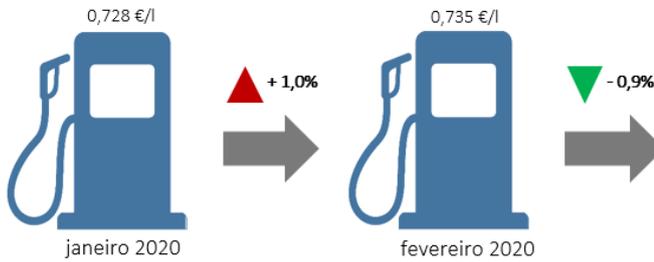
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-6 – Diferença de preços entre gasóleo simples e aditivado



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

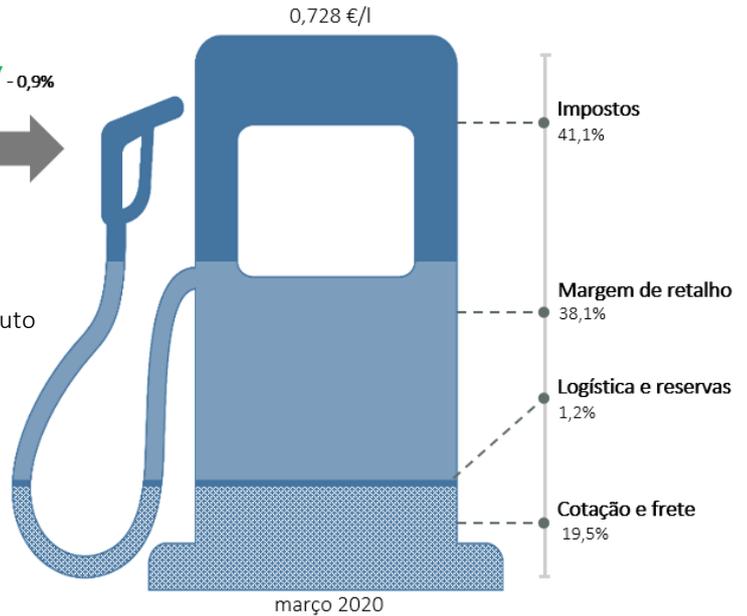
3.3. GPL Auto



Em março, o preço médio de venda ao público de GPL Auto diminuiu pela primeira vez neste ano em cerca de 1%, contrariando os sucessivos aumentos no preço deste combustível, desde novembro de 2019.

O GPL Auto não possui incorporação de biocombustíveis. Os impostos e a cotação e frete representam mais de 2/3 do preço médio pago pelo consumidor.

Figura 3-7 – Decomposição do preço médio de venda ao público de GPL Auto

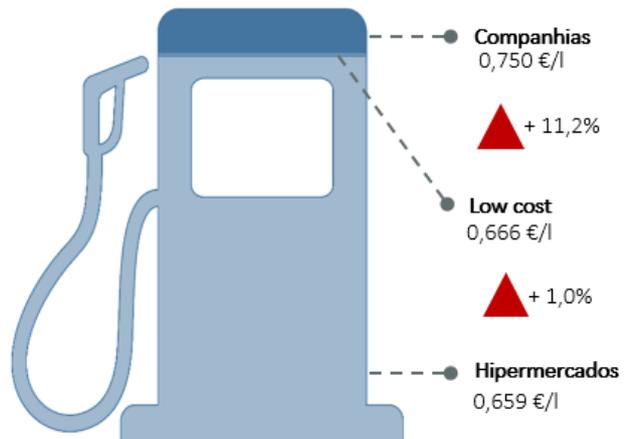


Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

A componente do preço médio de venda ao público, com menor expressão, continua a ser a logística e constituição de reservas, à semelhança da gasolina e do gasóleo. A margem de retalho média para o GPL Auto praticada pelos operadores do SPN rondou, em março, os 38%.

Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços de cerca de 12% e 11% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de março estes operadores disponibilizaram aos consumidores GPL Auto a 0,659 €/l; 0,666€/l e 0,750 €/l.

Figura 3-8 – Diferenciação de preços do GPL Auto no retalho



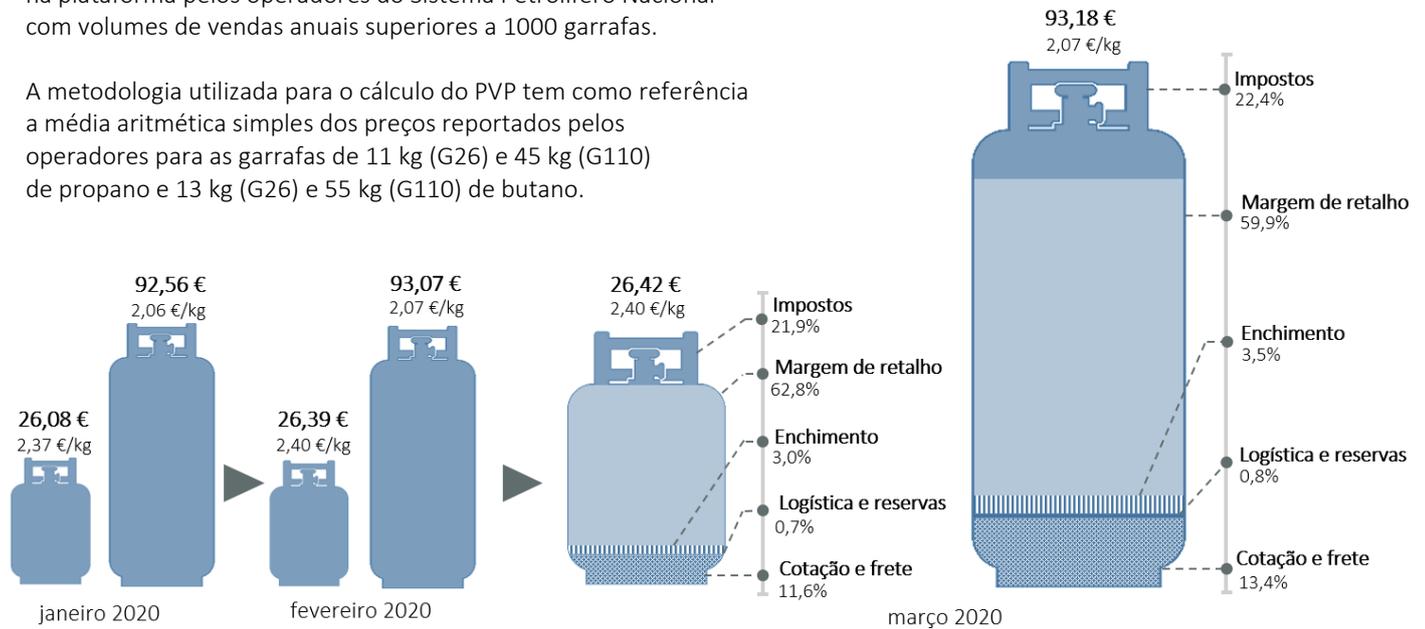
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

4. Gases de petróleo liquefeitos

O PVP do gás propano e do gás butano é retirado do Balcão Único da Energia, com base nos dados introduzidos na plataforma pelos operadores do Sistema Petrolífero Nacional com volumes de vendas anuais superiores a 1000 garrafas.

A metodologia utilizada para o cálculo do PVP tem como referência a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores para as garrafas de 11 kg (G26) e 45 kg (G110) de propano e 13 kg (G26) e 55 kg (G110) de butano.

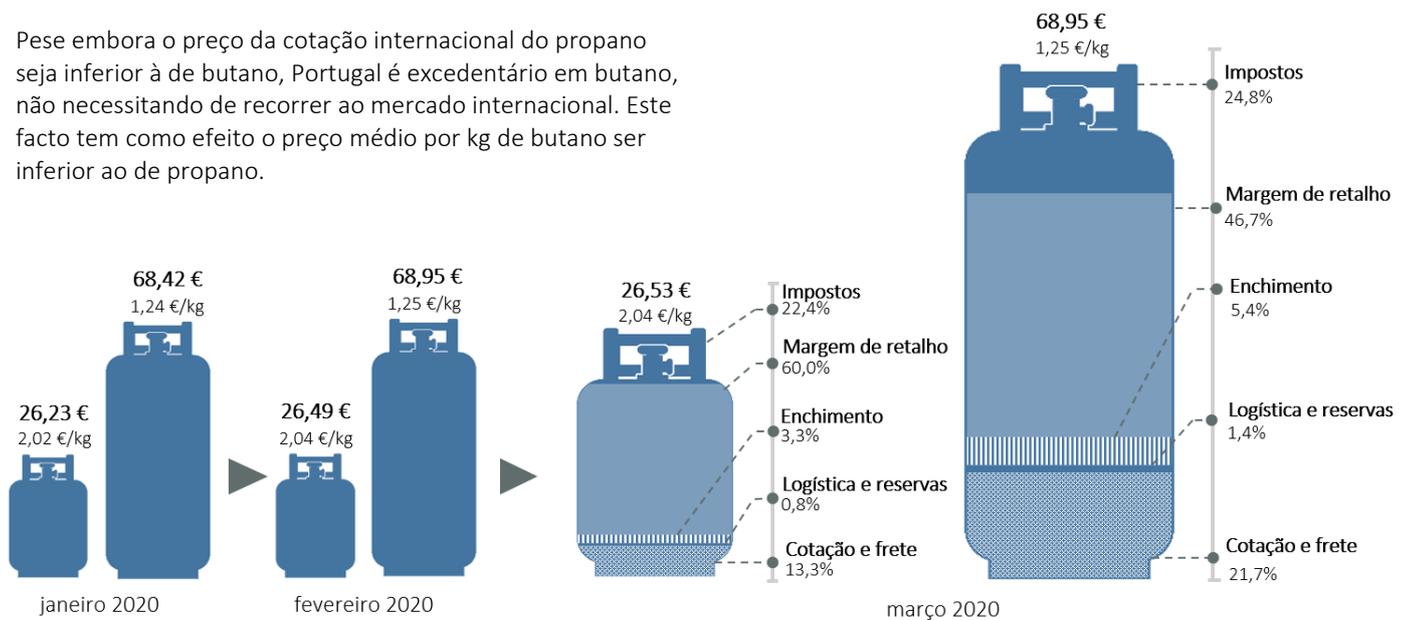
Figura 4-1 – Desagregação dos preços de gás propano para as garrafas G26 e G110



O gás engarrafado continua a ser a forma de energia mais usada em Portugal para cozinhar e para aquecimento doméstico, sendo o butano o mais utilizado.

Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

Pese embora o preço da cotação internacional do propano seja inferior à de butano, Portugal é excedentário em butano, não necessitando de recorrer ao mercado internacional. Este facto tem como efeito o preço médio por kg de butano ser inferior ao de propano.



Tipologia das garrafas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

5. Variação regional

5.1. Gasolinas e gasóleos

Embora pouco diferenciados, os preços médios de gasolinas 95 e gasóleos simples revelam algumas diferenças regionais.

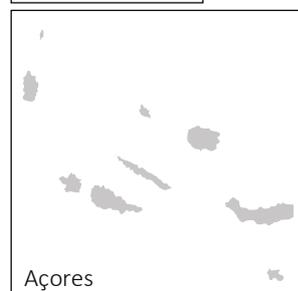
Em março, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Beja e Bragança, sendo nestes distritos que se continuam a verificar os combustíveis rodoviários mais caros.

Aveiro, Braga, Santarém, Castelo Branco e Setúbal são os distritos com gasolinas e gasóleos mais baratos, em Portugal Continental.

Em mais de metade dos distritos, a diferença de preços médios por litro de combustível não ultrapassa os 5 cêntimos por litro.

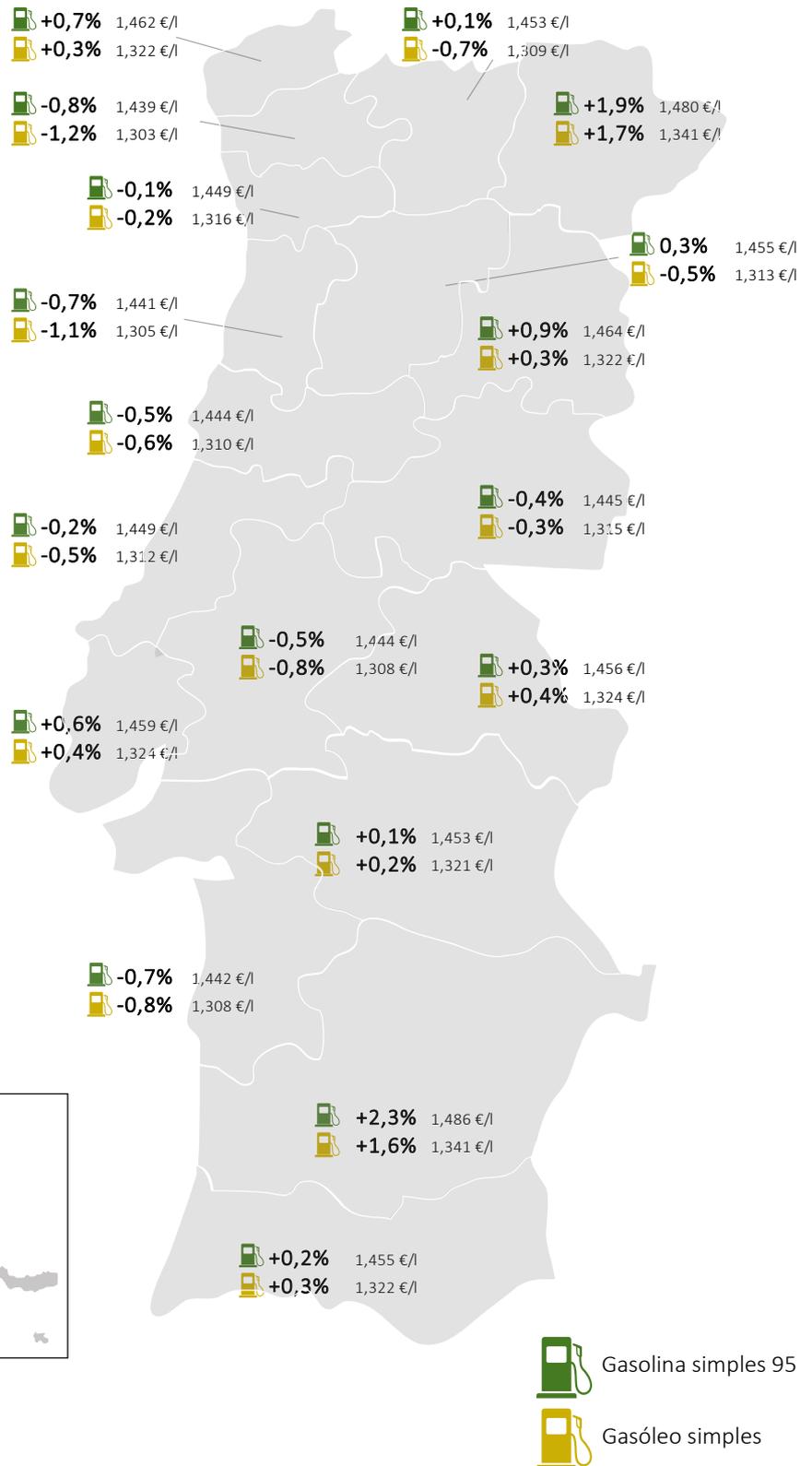
Nos Açores e na Madeira vigora um regime de preços máximos de venda ao público da gasolina sem chumbo IO95 e do gasóleo rodoviário.

 **-0,2%** 1,448 €/l
 **-7,5%** 1,227 €/l



 **-1,2%** 1,434 €/l
 **-6,1%** 1,243 €/l

Figura 5-1 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



5.2. GPL

Embora pouco diferenciados, os preços de GPL engarrafado (butano e propano) revelam algumas diferenças regionais.

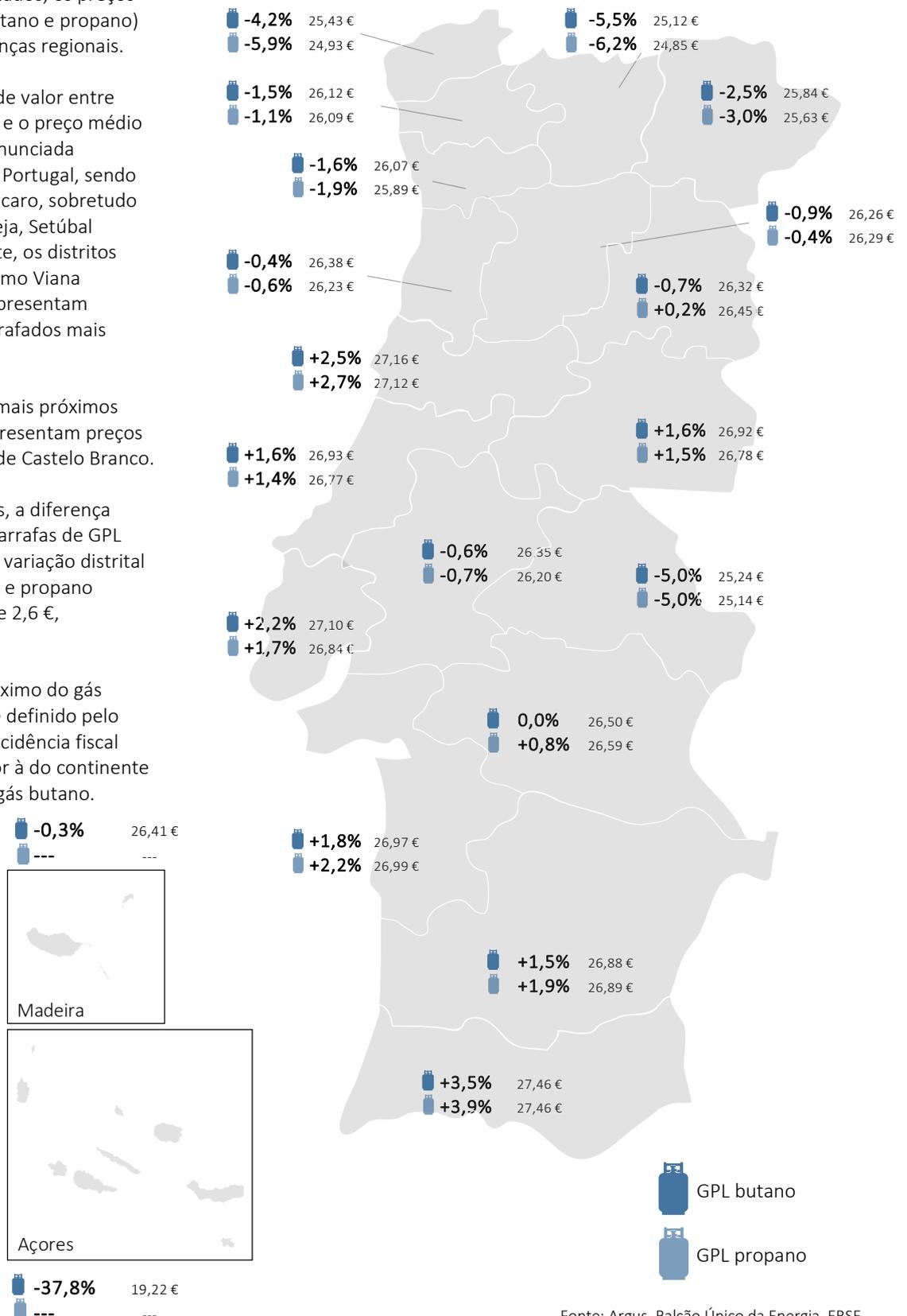
Em março, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos é mais pronunciada principalmente a sul de Portugal, sendo o gás engarrafado mais caro, sobretudo nos distritos de Faro, Beja, Setúbal e Lisboa. Contrariamente, os distritos mais a norte do país, como Viana do Castelo e Vila Real apresentam os preços de GPL engarrafados mais baratos.

Os distritos do interior mais próximos de Espanha também apresentam preços mais baixos, à exceção de Castelo Branco.

Em metade dos distritos, a diferença de preços médios das garrafas de GPL é inferior a 1 €. A maior variação distrital no preço do gás butano e propano engarrafado é de 2,3 € e 2,6 €, respetivamente.

Nos Açores, o preço máximo do gás butano, o mais usado, é definido pelo Governo Regional e a incidência fiscal no arquipélago é inferior à do continente português em 39 % no gás butano.

Figura 5-2 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

6. Introduções a consumo no mercado nacional

O consumo de combustível, em termos globais (considerando a gasolina, o gasóleo, o jet e o GPL) diminuiu no primeiro trimestre de 2020, sendo a maior queda a registada no mês de março.

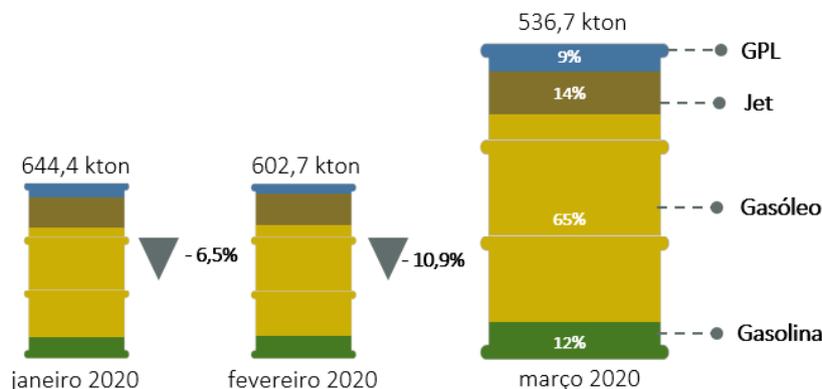
Durante esse mês, as introduções a consumo de GPL cresceram cerca de 17% face às de fevereiro. Registaram-se quedas em todos os outros combustíveis do cabaz de derivados do petróleo.

O consumo mensal de gasolina, gasóleo e jet, em março de 2020, diminuiu face ao período homólogo anterior em 17,4 kton, 49,2 kton e 37,9 kton, respetivamente.

Por outro lado, o GPL registou um aumento de introduções a consumo* de 5,5 kton.

O gasóleo continua a ser o combustível mais consumido no mercado nacional, representando quase 65% do *mix* de combustíveis derivados do petróleo, seguido pelo jet (14%), gasolina (12%) e, por último, o GPL (9%).

Figura 6-1 – Introduções a consumo de combustíveis derivados do petróleo



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 6-2 – Comparação de introduções a consumo entre períodos homólogos



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Siglas e definições

BFO – petróleo bruto originário dos campos no Mar do Norte (Europa) e usado como referência nos preços do petróleo nos mercados internacionais;

Contango – situação em que o preço futuro de um bem é superior ao seu preço atual. O *contango* ocorre, geralmente, quando se espera que o preço de um ativo suba ao longo do tempo;

FOB – *Free On Board*, modalidade de repartição de responsabilidades, direitos e custos entre comprador e vendedor, no comércio de mercadorias;

GPL – gases de petróleo liquefeitos;

G26 e G110 – O tamanho das garrafas de gás está normalizado. Pode fazer-se a distinção de dois modelos de acordo com a sua capacidade, G26 e G110. Consulte o [Catálogo de garrafas de GPL comercializadas em Portugal](#) da ERSE;

I.O. – índice de octanas;

Jet – combustível de alta qualidade para motores de aviação;

OPEP e OPEP+ – Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados;

WTI – *West Texas Intermediate*. Tipo de petróleo bruto.

* Quantidades de produtos petrolíferos mensalmente introduzidas no mercado nacional, diretamente ou por interposta entidade, reportadas pelos operadores obrigados, através do Balcão Único da Energia.