



Fecombustíveis

Federação Nacional do Comércio
de Combustíveis e de Lubrificantes

Veículo oficial da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes e da ExpoPostos

COMBUSTÍVEIS & CONVENIÊNCIA

Ano 21 - Janeiro 2024 - Nº 214
www.fecombustiveis.org.br



**ENTREVISTA - EDMILSON MOUTINHO - PROFESSOR DO
INSTITUTO DE ENERGIA E AMBIENTE (IEE) DA USP**



Débito Mastercard (DMC)

ATENÇÃO - NÃO PERCA VENDAS!

A **Mastercard** lançou no mercado uma evolução do débito que substitui o sistema atual, **Maestro**.



Os bancos já estão emitindo novos cartões no mercado neste formato.

Por isso, **os estabelecimentos devem estar prontos para aceitar transações com essa nova tecnologia, evitando perder vendas e clientes.**



O QUE FAZER?

Entre em contato imediatamente com a empresa de automação comercial que operacionaliza os recebimentos eletrônicos via **TEF/PDV** e peça para atualizar os seus terminais e servidores para transacionar o novo cartão de débito **DMC da Mastercard**.



IMPORTANTE!

Certifique-se de que todos os terminais dos estabelecimentos serão habilitados (e não apenas uma parte deles) e evite impactos negativos na operação, tais como filas, reclamações e perda de vendas.

18

REPORTAGEM DE CAPA

2024 promete mais transformações para o mercado de combustíveis

ENTREVISTA

Edmilson Moutinho, Professor do Instituto de Energia e Ambiente (IEE) da USP



08

MERCADO

30 • Até que enfim: reforma tributária é aprovada

MEIO AMBIENTE

34 • Eletromobilidade, eficiência energética e descarbonização na pauta da engenharia automotiva

40 • Setor de petróleo e gás traça rota de descarbonização na COP 28

CONVENIÊNCIA

44 • Conveniência cresce e segue em expansão em 2024

OPINIÃO

17 • James Thorp Neto

28 • Bernardo Souto

49 • Evolução dos Preços do Etanol

50 • Formação de Preços

51 • Formação de Custos do S10

52 • Ajustes nos preços da Petrobras

53 • Preços de Revenda e Distribuição

A **Fecombustíveis** representa nacionalmente 33 sindicatos, defendendo os interesses legítimos de mais de 42 mil postos de serviços, 453 TRRs e cerca de 61 mil revendedores de GLP, além da revenda de lubrificantes.

Nossa missão é acompanhar o mercado de revenda de combustíveis, com a meta de fomentar o desenvolvimento econômico e social do setor, contribuindo assim para melhorar a qualidade de vida da nação.

Presidente:

James Thorp Neto

1º Vice-Presidente: Carlos Eduardo Mendes Guimarães Jr.

2º Vice-Presidente: Alfredo Pinheiro Ramos

3º Vice-Presidente: João Carlos Dal'Aqua

4º Vice-Presidente: Mário Luiz P. Melo

5º Vice-Presidente: Manuel Fonseca da Costa

6º Vice-Presidente: Paulo Roberto Correa Tavares

1º Secretário: José Camargo Hernandez

2º Secretário: Wilber Silvano de Souza Filho

3º Secretário: Julio Cezar Zimmermann

1º Tesoureiro: Antônio Cardoso Sales

2º Tesoureiro: João Batista Porto Cursino de Moura

3º Tesoureiro: José de Faro Rollemberg Nascimento

Conselheiro Fiscal Efetivo: Walter Tannus Freitas

Conselheiro Fiscal Efetivo: Adriano Costa Nogueira

Conselheiro Fiscal Efetivo: Márcio Martins de Castro Andrade

Diretoria:

Aldo Locatelli, Rui Cichella, Luiz Antônio Amin, José Carlos da Silva, Maxwel Nunes Paula, Rafael Milagres Macedo Pereira, Álvaro Rodrigues Antunes de Faria, Omar Hamad Filho, Vicente de Sant'Anna Neto, Arildo Persegono Filho, Jefferson Davi de Espindula, Wilson Luiz Pioner, Waldemar Locatelli, José Victor Capelo, Maxwell Flor de Oliveira, Leopoldo Correa

Conselho Editorial:

Marciano Francisco Franco, José Alberto Miranda Cravo Roxo, Mario Melo, Ricardo Hashimoto, José Carmargo Hernandez e Walter Tannus Freitas

Edição: Mônica Serrano

(monicaserrano@fecombustiveis.org.br)

Redação: Rosemeire Guidoni (roseguidoni@uol.com.br) e Rodrigo Conceição Santos.**Capa:** Alexandre Bersot (com imagens de Rogério Capela)**Publicidade:**

Fernando Polastro
comercial.revista@fecombustiveis.org.br
Telefone: (11) 5081-6681 | 99525-6665

Programação visual:

Girasoli

Fecombustíveis

Av. Rio Branco 103/13º andar - Centro-RJ -

Cep.: 20.040-004

Telefone: (21) 2221-6695

Site: <https://www.fecombustiveis.org.br/edicoes-revista>

E-mail: revista@fecombustiveis.org.br

Setor em movimento

Mudanças importantes para o setor de combustíveis marcaram este novo início de ano. Dentre elas, a reoneração dos tributos federais sobre o óleo diesel, que passou a valer em 1º de janeiro, e a promulgação da reforma tributária no final de dezembro, que trouxe expectativa de um novo tempo ao país, com sistema tributário simplificado, que promova atratividade aos investimentos e crescimento econômico. Se o novo sistema vai atender às expectativas, só saberemos daqui a nove anos, com a migração total dos dois novos tributos nacionais (IBS e CBS). Confira a reportagem da seção **Mercado** desta edição sobre a reforma.

Ao olhar para 2023, o setor de combustíveis passou por diversos altos e baixos. Uma das mudanças mais significativas foi a nova política de preços da Petrobras, adotada com critérios mais domésticos, com menor peso do PPI, o que causou polêmica pela falta de transparência e tumultuou a precificação entre as refinarias da Petrobras e as privadas. Inclusive, com a mudança, em vários momentos do ano a janela de importação fechou, o que causou restrição nas entregas de diesel, principalmente, em alguns estados do país. Além deste momento, a revenda também passou por outras fases de tensão, ao sofrer pressão dos órgãos fiscalizadores e da sociedade, dentro da tônica dos anúncios de reajustes ou quedas de preços das refinarias da Petrobras. A falta de entendimento sobre o funcionamento do setor levou a Fecombustíveis a esclarecer que os postos não poderiam ser responsabilizados pelos diferentes custos de precificação, ainda mais nos momentos de retorno de reoneração de impostos, como ocorreu com a gasolina. É necessário compreender que os combustíveis têm uma complexa cadeia de composição de custos e seguem um sistema de preços livres. Todos os acontecimentos que marcaram o setor no ano passado e as expectativas para este ano o leitor poderá conferir na **Reportagem de Capa** desta edição.

Também trazemos reportagens importantes que mostram diferentes olhares sobre a transição energética, com a análise técnica da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) e, no mercado internacional, uma reportagem sobre o compromisso de descarbonização das petroleiras globais na COP 28. Confira as informações na seção **Meio Ambiente**.

E também destacamos um panorama do setor de **Conveniência**, que apesar da concorrência mais acirrada com os mercados de vizinhança, no ano passado, sobreviveu e manteve-se em crescimento. A revenda está mais amadurecida e passou a valorizar as suas lojas, ampliando a visão e reconhecendo o potencial da diversificação do negócio para alavancar as vendas do empreendimento como um todo.

Vale destacar que a **Entrevista** do mês, com o economista Edmilson Moutinho, professor do Instituto de Energia e Ambiente (IEE) da Universidade de São Paulo (USP), está imperdível.

Boa leitura! Feliz 2024!

Mônica Serrano

Editora

ACRE

Sindepac

Delano Lima e Silva
Rua Pernambuco nº 599 - Sala 4
Bairro: Bosque
Rio Branco-AC
Fone: (68) 3226-1500
sindepac@hotmail.com
www.sindepac.com.br

ALAGOAS

Sindicobustiveis - AL

James Thorp Neto
Av. Jucá Sampaio, 2247, Barro Duro
Salas 93/94 Shopping Miramar
Maceió-AL
Fone: (82) 3320-2902/1761
scvdpea@uol.com.br
www.sindicobustiveis-al.com.br

AMAZONAS

Sindicobustiveis - AM

Eraldo de Souza Teles Filho
Rua Rio Içá, 26 - quadra 35
Conj. Vieira Alves
Manaus-AM
Fone: (92) 3584-3707/3728/99446-2261
sindicobustiveisam@gmail.com

BAHIA

Sindicobustiveis - BA

Walter Tannus Freitas
Rua Arthur de Azevedo Machado, 1459. Sala 712
Ed. International Trade Center - ITC
Bairro Stiep
Salvador - Bahia
Fone: (71) 3342-9557
Cel. (WhatsApp): (71) 99905-9017
sindicobustiveis@sindicobustiveis.com.br
www.sindicobustiveis.com.br

CEARÁ

Sindicopos - CE

Manuel Novais Neto
Av. Engenheiro Santana Júnior, 3000/
6º andar - sala 506 Parque Cocó
Fortaleza-CE
Fone: (85) 3244-1147
sindicopos@sindicopos-ce.com.br
www.sindicopos-ce.com.br

DISTRITO FEDERAL

Sindicobustiveis - DF

Paulo Roberto Correa Tavares
SHCGN-CR 704/705, Bloco E
Entrada 41, 3º andar, sala 301
Brasília-DF
Fone: (61) 3274-2849
sindicato@sindicobustiveis-df.com.br
www.sindicobustiveis-df.com.br

ESPÍRITO SANTO

Sindicopos - ES

Maxwel Nunes Paula
Av. Nossa Senhora dos Navegantes, 955 / 21ª - salas
2101 e 2102
Ed. Global Tower - Enseada do Suá
Vitória - ES
Fone: (27) 3322-0104
sindicopos@sindicopos-es.com.br
www.sindicopos-es.com.br

GOIÁS

Sindicopos

Marcio Martins de Castro Andrade
12ª Avenida, 302
Setor Leste Universitário
Goiânia-GO
Fone: (62) 3218-1100
sindicopos@sindicopos.com.br
www.sindicopos.com.br

MARANHÃO

Sindicobustiveis - MA

Magnolia Rolim
Av. dos Holandeses - Ed. Tech Office - sala 226 - 2o andar
Ponta D'Areia - São Luís-MA
Fone: (98) 98740-1700 / 98453-7975
gerencia@sindicobustiveis-ma.com.br

MATO GROSSO

Sindicopetro

Claudyson Martins Alves
R. Manoel Leopoldino, 414, Araés
Cuiabá-MT
Fone: (65) 3621-6623
contato@sindicopetroleo.com.br
www.sindicopetroleo.com.br

MATO GROSSO DO SUL

Sinpetro

Waldemar Locatelli
Rua Bariri, 133
Campo Grande-MS
Fone: (67) 3325-9988 / 9989
sinpetro@sinpetro.com.br
www.sinpetro.com.br

MINAS GERAIS

Minaspetro

Rafael Milagres Macedo Pereira
Rua Amoroso Costa, 144
Bairro Santa Lúcia
Belo Horizonte-MG
Fone: (31) 2108- 6500/ 2108-6530
minaspetro@minaspetro.com.br
www.minaspetro.com.br

PARÁ

Sindicobustiveis - PA

José Carlos da Silva
Av. Duque de Caxias, 1337
Bairro Marco
Perimetro: Trav. Mariz e Barros/Trav.
Timbó
Belém-PA
Fone: (91) 3224-5742/ 3241-4473
secretaria@sindicobustiveis-pa.com.br
www.sindicobustiveis-pa.com.br

PARAÍBA

Sindicopetro - PB

Omar Aristides Hamad Filho
Av. Minas Gerais, 104
Bairro dos Estados
João Pessoa-PB
Fone: (83) 3221-0762
contato@sindicopetropb.com.br
www.sindicopetropb.com.br

PARANÁ

Paranapetro - PR

Paulo Fernando da Silva
Rua Vinte e Quatro de Maio, 2.522
Curitiba-PR
Fone: (41) 3021-7600
E-mail: paranapetro@paranapetro.org.br

PERNAMBUCO

Sindicobustiveis - PE

Alfredo Pinheiro Ramos
Rua Desembargador Adolfo Ciriaco, 15
Prado - Recife-PE
Fone: (81) 3227-1035
recepcao@sindicobustiveis-pe.org.br
www.sindicobustiveis-pe.org.br

PIAUI

Sindicopos-PI

Alexandre Cavalcanti Valença
Av. Jôquei Clube, 299 - Jôquei
Teresina-PI
Fone: (86) 98179-4524 /
(86) 98151-0103
sindicopospi@gmail.com
www.sindicopos-pi.com.br/

RIO DE JANEIRO

Sindestado

Adriano Costa Nogueira
Av. Presidente Franklin Roosevelt, 296
São Francisco
Niterói-RJ
Fone: (21) 2704-9400
sindestado@sindestado.com.br
www.sindestado.com.br

RIO DE JANEIRO - MUNICÍPIO

Sindcomb

Manuel Fonseca da Costa
Rua Alfredo Pinto, 76 - Tijuca
Rio de Janeiro-RJ
Fone: (21) 3544-6444
secretaria@sindcomb.org.br
www.sindcomb.org.br

RIO GRANDE DO NORTE

Sindicopos - RN

Maxwell Flor
Rua Raposo Câmara, 3588
Bairro Candelária
Natal-RN
Fone: (84) 3217-6076
sindicoposrn@sindicoposrn.com.br
www.sindicoposrn.com.br

RIO GRANDE DO SUL

Sulpetro

João Carlos Dal'Aqua
Rua Cel. Genuíno, 210 - Centro
Porto Alegre-RS
Fone: (51) 3930-3800
presidencia@sulpetro.org.br
www.sulpetro.org.br

RIO GRANDE DO SUL - SERRA GAÚCHA

Sindicopetro Serra Gaúcha

Wilson Pioner
Rua Ítalo Victor Berssani, 1.134
Caxias do Sul-RS
Fone: (54) 3222-0888
sindicopetro@sindicopetroserra.com.br
www.sindicopetroserra.com.br

RONDÔNIA

Sindicopetro - RO

Arlido Persegono Filho
Travessa Guaporé, Ed. Rio Madeira,
3º andar, salas 307/308
Porto Velho-RO
Fone: (69) 3229-6987
sindicopetro Rondônia@gmail.com
www.sindicopetro-ro.com.br

RORAIMA

Sindicopos - RR

José Pereira Barbosa Neto
Av. Major Williams, 436 - sala 01- São Pedro
Boa Vista-RR
Fone: (95) 3623-9368/ 99132-2776
sindicoposrr@hotmail.com

SANTA CATARINA

Sindicopetro - SC

Luiz Antonio Amin
Rua Porto União, 606
Bairro Anita Garibaldi
Joinville-SC
Fone: (47) 3433-0932 /0875
sindicopetro@sindicopetro.com.br
www.sindicopetro.com.br

SANTA CATARINA - BLUMENAU

Sinpeb

Julio César Zimmermann
Rua Quinze de Novembro, 550/4ª andar
Blumenau-SC
Fone: (47) 3326-4249
sinpeb@gmail.com
www.sinpeb.com.br

SANTA CATARINA - FLORIANÓPOLIS

Sindópolis

Vicente Sant'Anna Neto
Av. Presidente Kennedy, 222 - 2º andar
Campinas São José
Florianópolis-SC
Fone: (48) 3241-3908
sindopolis@sindopolis.com.br

SANTA CATARINA - LITORAL CATARINENSE E REGIÃO

Sincombustiveis

Jefferson Davi de Espindula
Rua José Ferreira da Silva, 43 1º andar - sala 7
Itajaí-SC
Fone: (47) 3241-0321
sincombustiveis@sincombustiveis.com.br
www.sincombustiveis.com.br

SÃO PAULO - CAMPINAS

Recap

Emílio Roberto Chierighini Martins
Rua José Augusto César, 233
Jardim Chapadão
Campinas-SP
Fone: (19) 3284-2450
recap@financeiro.com.br
www.recap.com.br

SÃO PAULO - SANTOS

Sindicobustiveis Resan

José Camargo Hernandes
Rua Dr. Manoel Tourinho, 269
Bairro Macuco
Santos-SP
Fone: (13) 3229-3535
secretaria@resan.com.br
www.resan.com.br

SERGIPE

Sindpese

Jose de Faro Rollemberg Nascimento
Rua Dep. Euclides Paes Mendonça, 871
Bairro Salgado Filho
Aracaju-SE
Fone: (79) 3214-4708
secretaria@sindpese.com.br
www.sindpese.com.br

SINDILUB

José Victor Cordeiro Capelo

Rua Trípoli, 92, conj. 82
Vila Leopoldina
São Paulo-SP
Fone: (11) 3644-3439/ 3645-2640
sindilub@sindilub.org.br
www.sindilub.org.br

TOCANTINS

Sindicopos - TO

Wilber Silvano de Sousa Filho
Quadra 303 Sul Av. LO 09 lote 21 salas 4 e 5
Palmas-Tocantins
Fone: (63) 3215-5737
sindicopos-to@sindicopos-to.com.br
www.sindicopos-to.com.br

TRR

Álvaro Rodrigues Antunes de Faria

Rua Lord Cockrane, 616
8º andar, salas 801/804 e 810
Ipiranga-SP
Fone: (11) 2914-2441
info@sindtrr.com.br
www.sindtrr.com.br

Entidade associada

ABRAGÁS (GLP)

José Luiz Rocha

Fone: (41) 98897-9797
abragas.presidente@gmail.com

VIROU NOTÍCIA

Metanol: ANP investiga irregularidades

A ANP identificou uma maior demanda por metanol, produto importado que é utilizado na fabricação de biodiesel, mas que pode ter fins irregulares, como a adulteração do etanol e da gasolina. Segundo a Agência, os pedidos de importação, que em 2023 ficaram na proporção de 12% do total da produção de biodiesel, em algumas empresas, dispararam para percentuais que superam 1000%.

A denúncia, publicada no jornal O Globo, foi contestada pela Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio), que defendeu o setor produtor e a qualidade do biodiesel produzido no Brasil.

De qualquer forma, no final de dezembro a ANP disponibilizou o [Painel Dinâmico de Monitoramento de Metanol](#), uma ferramenta que tem como objetivo tornar públicos os dados que a Agência utiliza para fazer o acompanhamento das movimentações desse tipo de solvente e identificar possíveis indícios de desvio do produto para fins irregulares (por



exemplo, para a adulteração de combustíveis). Os dados já eram utilizados internamente, para direcionar ações de fiscalização, mas com a publicação do painel a agência reguladora visa proporcionar maior transparência para os agentes econômicos.

Emplacamento de veículos aumenta 47,9% em dezembro

Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores (Abeifa), as empresas associadas à entidade registraram, em dezembro de 2023, o emplacamento de 8.349 novos veículos, dos quais 5.508 são importados e 318 de produção nacional. Em comparação com os resultados de dezembro de 2022, que contabilizou 2.190 veículos emplacados, as vendas cresceram 281,2%.

O motivo para isso, segundo a entidade, foi a compra antecipada de veículos híbridos e elétricos, a partir do anúncio da majoração da alíquota do imposto de importação, que aconteceu em 10 de novembro.

“Os dados mostram a imediata reação dos consumidores brasileiros, ao antecipar as compras de veículos híbridos e elétricos, cuja incidên-

cia de imposto de importação passou a valer em 2 de janeiro. Na realidade, o início desse movimento se deu na sequência ao anúncio da volta do imposto aos elétricos e aumento aos híbridos, em 10 de novembro, com alíquotas escalonadas até julho de 2026, quando chegarão ao limite de 35%”, disse João Henrique Garbin de Oliveira, presidente da entidade.

Com esse desempenho de dezembro, o acumulado do ano, que somou veículos importados e produção nacional, atingiu 43.428 unidades, alta de 110,2%. Se consideradas somente as unidades importadas, o acumulado do ano expõe crescimento de 127,7% (41.501 unidades em 2023 contra 18.224 em 2022). No entanto, a produção local apresenta queda de 20,9% (1.927 unidades versus 2.436 veículos em 2022).

Monitoramento do abastecimento é destaque



Em 20 de dezembro, a ANP promoveu o *Workshop* de Monitoramento do Abastecimento, que apresentou as novas ferramentas para facilitar o monitoramento do abastecimento, os fluxos logísticos e os eventuais impactos nos estoques de combustíveis no país.

De acordo com Daniel Maia, diretor da ANP, o evento teve como foco ampliar a transparência, com a prestação de contas sobre parte das ações executadas ao longo do ano passado.

Em relação à revenda de combustíveis líquidos, a Superintendência de Distribuição e Logística (SDL) realizou, no ano passado, 21 mil análises de solicitações de postos re-

vendedores de combustíveis e mais de 18 mil análises da revenda de GLP, tendo sido autorizados mais de 4.500 postos e 8 mil revendas de GLP ao longo do ano. “É um volume substancial, que exige agilidade nessas autorizações, mantendo o cuidado com a segurança das instalações. Ao longo de 2023, a ANP recebeu, por diversos meios e interlocutores, demandas para agilizar essas autorizações. Damos um passo importante na transparência a respeito da fila e prazos das autorizações, para que todos os interessados pudessem acompanhar diariamente o andamento, tirando a necessidade do contato telefônico ou por e-mail”, enfatizou.

**Setor de
combustíveis
tende a estabilizar
em 2024**

POR MÔNICA SERRANO

O mercado de combustíveis não vai desaparecer por completo, por conta das pressões climáticas e transição energética, pelo menos no Brasil. Tudo indica que em 2050 ainda teremos um mercado de combustíveis bastante diversificado, que pode mesclar combustíveis fósseis e verdes, as múltiplas tecnologias de mobilidade, com veículos elétricos, híbridos, a hidrogênio e os carros *flex*. Como o Brasil possui diferentes realidades sociais e econômicas, o avanço da transição energética vai depender das condições de cada estado e de planejamento. No interior do país, a falta de infraestrutura é um obstáculo para a expansão do gás natural e do biometano. A eletrificação também não deverá atingir de forma maciça todas as localidades. No entanto, o estado de São Paulo atualizou o Plano Estadual de Energia e busca atingir o *race to*

zero (zero emissões) em 2050. A grande revolução está nas múltiplas opções do etanol, que tem neste estado a maior indústria sucroenergética do país. A ideia é inserir em larga escala o aproveitamento da vinhaça, para produzir biometano e abastecer a frota de veículos pesados, e o bagaço de cana, que hoje é um rejeito, mas que será a base da produção da segunda geração de etanol, implementando, na prática, a economia circular. Para avaliar a realidade atual dos combustíveis e contar as inovações que estão sendo estudadas em conjunto com academia e iniciativa privada, o economista Edmilson Moutinho dos Santos, professor do Instituto de Energia e Ambiente (IEE) da Universidade de São Paulo (USP), concedeu uma entrevista exclusiva para a revista **Combustíveis & Conveniência**.

Para Moutinho, no ano passado, o mercado de combustíveis se recuperou das últimas crises, e a expectativa é de que mes-



Diria que a política tributária do governo funcionou, por mais que se possa questioná-la do ponto de vista ambiental. Com a redução dos tributos, o consumo aumentou

mo com o retorno da cobrança dos impostos, o consumo se mantenha e tende a estabilizar em 2024. A evolução do segmento também depende do contexto econômico, como o PIB do país, que continua modesto, sem expectativa de grande crescimento no curto prazo.

Confira, a seguir, os principais trechos da entrevista.

Combustíveis & Conveniência: Como o senhor avalia o setor de combustíveis em 2023? O que podemos esperar deste mercado em 2024?

Edmilson Moutinho: Eu costumo acompanhar a Síntese de Comercializa-

ção de Combustíveis, da ANP, que mostra os dados de 12 meses anteriores e apresenta as médias históricas do período de cinco anos. Comparando 2023 com 2022 (Síntese de novembro), podemos dizer que os efeitos maiores da pandemia ficaram para trás, assim como a crise de 2015, que tinha jogado o consumo para baixo. Diria que a política tributária do governo funcionou, por mais que se possa questioná-la do ponto de vista ambiental. Com a redução dos tributos, o consumo aumentou. Atualmente, estamos retomando os impostos federais (diesel), mas, em princípio, não há por que pensar que haverá uma resposta negativa, o consumo se sustenta. Com a redução da inflação e certa estabilização macroeconômica, o consumo tende a estabilizar, criando novas máximas históricas, mas nada que represente grandes saltos. Essa é a mensagem positiva. No entanto, a parte negativa é que este crescimento do consumo dos combustíveis continuará sendo tímido em função do PIB do país. Teria que ter uma mudança muito significativa para que o Brasil mudasse de perfil de crescimento, o que não é previsível para os próximos anos. Não havendo surpresas, essa é a mensagem para o curto e mé-

do prazo (de 2024 a 2028). Ou seja, o mercado de combustíveis se recuperou, deixou para trás as grandes crises, mas sua evolução depende do crescimento do país.

C&C: E o que podemos esperar do consumo após 2028?

EM: Olhando do médio para o longo prazo, a história pode ser completamente distinta, porque começam a valer os efeitos da transição energética.

É difícil saber quais serão os caminhos da transição energética para o país, que tem uma situação socioeconômica e ambiental muito heterogênea em cada estado. Se olharmos o estado de São Paulo como referência (não que ele represente uma média do país, mas só como parâmetro), há um estudo que está em consulta pública na Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), que contratou os especialistas da USP, inclusive eu também participei deste grupo, que atualizou o Plano Estadual de Energia para 2050. Este estudo trata a questão do transporte e a grande meta do estado paulista é correr atrás do *race to zero* (zero emissões de gases de efeito estufa). No estado de São Paulo, a grande fonte de emissões

é o transporte. Nesse sentido, foi crucial repensar um modelo de matriz energética que fosse revolucionário.

C&C: Quais são as mudanças para os veículos leves, segundo este estudo?

EM: Partimos de uma situação inicial, em 2021, onde 80% da frota de leves são veículos *flex fuel* e 20% são movidos exclusivamente a gasolina. Quando chegarmos em 2030, a participação de veículos movidos somente a gasolina na frota deve cair para 8% e começa a crescer a frota de veículos elétricos e híbridos, com participação de 12% da frota total. Ainda neste ano, o mercado de veículos *flex* continua sendo o principal da frota. A mudança significativa ocorre em 2040, com os veículos elétricos e híbridos representando 40% da frota, o veículo a combustão *flex* diminui para 60% e o carro movido exclusivamente a gasolina praticamente some do mercado.

A partir de 2045, começam a entrar no mercado nacional os veículos a hidrogênio, que em 2050 representarão 5% da frota. Carros movidos a hidrogênio, elétricos e híbridos vão representar 60% do total em 2050. Já os modelos *flex* caem para 40% do mercado. Veja que curioso:

no mercado de São Paulo, o *flex* que hoje consome gasolina ou etanol, em 2050 vai operar praticamente só com etanol, porque vai começar a sobrar biocombustível, o preço vai cair e começará a se descolar do preço da gasolina.

Em 2021, o consumo de gasolina C saiu de 9,4 bilhões de litros e chegará a zero em 2043. São Paulo vai correr atrás disso. Se o Brasil, de alguma forma, imitar esse modelo, o mercado da gasolina começa a estar sob fogo cruzado em 2030.

Já os dados de consumo do etanol hidratado crescem, de 6,6 bilhões de litros (2021) para chegar a 13 bilhões de litros em 2049.

C&C: Como se dará essa mudança no mercado de etanol?

EM: O etanol não vai ter mais como referência o preço da gasolina. No veículo *flex*, ele vai se tornar o principal combustível. A essa altura, o etanol vai ser utilizado como complemento do motor elétrico e entra como híbrido. A partir de 2043, o mercado de etanol terá que encontrar outros destinos, porque começará a sobrar produto. Por isso, há o olhar da indústria (Shell/Cosan/ Raízen) se voltando para a universidade, no sentido de auxiliar na busca de outros destinos.

C&C: Como vai sobrar etanol, se ele será usado em diferentes soluções em mobilidade?

EM: A produção de etanol tende a aumentar muito, sem a necessidade de novas terras, somente com a tecnologia. Há duas grandes revoluções tecnológicas em curso. A primeira, com o aumento da produção da cana por meio da biotecnologia. Já existem experimentos, por exemplo, nos laboratórios da Biologia da USP, com as “super canas”, que são capazes de produzir 30% a mais de açúcar em relação às variedades comuns. Ainda falta fazer o teste em larga escala, pois em laboratório já está comprovada a vantagem produtiva dessas novas canas.

Outro grande salto tecnológico é o aproveitamento do bagaço de cana, que hoje é queimado como lenha nas caldeiras das usinas. A vinhaça e o bagaço, que são os grandes rejeitos, vão passar a ter destinos mais nobres. Do bagaço retira-se o etanol de segunda geração e do ponto de vista tecnológico não há desafio, a questão é comercial. Talvez o mercado de carbono ajude a dar incentivo econômico por meio dos créditos de carbono. A vinhaça da cana gera a produção do biometano, que também já não tem desafio tecnológico, o desafio é o custo. Se o bio-



O mercado de combustíveis se recuperou, deixou para trás as grandes crises, mas sua evolução depende do crescimento do país

metano participar do mercado de carbono, também começa-se a gerar o incentivo necessário. Então, as usinas tendem a otimizar os processos, não na questão de ganho de eficiência, porque elas, hoje, já são eficientes, mas de ganhar o aproveitamento de seus rejeitos, movimentando a economia circular.

Outro destino que poderá ser dado ao etanol une universidade com a iniciativa privada para pesquisar a produção de hidrogênio verde a partir do biocombustível. A vantagem é usar toda logística do etanol para disseminar o hidrogênio. Isso é inédito. Do ponto de vista do uso, não tem nada novo. O hidrogênio no destino final no uso veicular vai transformar eletricidade alimentado por uma célula com-

bustível que produz eletricidade a partir do hidrogênio. É como se fosse um carro a GNV, mas não movido a gás natural, mas a hidrogênio. Não há queima de hidrogênio no motor, é uma célula combustível que produz eletricidade. Então o carro a hidrogênio tem todas as vantagens do veículo elétrico, tais como silêncio e zero de poluição. O custo é caro, porque tem que reduzir o custo do hidrogênio e da célula combustível. O nosso olhar é de inserção no mercado em 2050.

C&C: E como será a transição energética para os veículos pesados?

EM: Para a frota de caminhões é mais difícil substituir o diesel. Saímos de uma frota 100% de veículos movidos a diesel para cair em 55% em 2050. Por isso, o estado de São Paulo não vai conseguir zerar as emissões. No caso dos caminhões é difícil eletrificar, então, a outra opção de combustível é o gás natural e biometano. A demanda total por diesel na área de transporte sai de um consumo de 10 bilhões de litros (2021), cresce até 2030, mas cai, em 2050, para 7 bilhões de litros. Desse total, 40% será composto por diesel fóssil (2,6 bilhões de litros), o biodiesel entrará com 20% na mistura (teor máximo), juntamente com outras opções de

tecnologia como o diesel verde, que deve chegar a 40%.

C&C: O gás natural pode ser considerado o nosso combustível de transição?

EM: Para o estado de São Paulo, considerando a frota de veículos leves, eu diria que não. Eu não vejo futuro em veículo leve movido a GNV como é hoje, a não ser que tivesse uma revolução tecnológica nos *kits*. Se eu tenho um veículo *flex* de alta eficiência, por que vou colocar GNV?

Já para as frotas de veículos pesados, ônibus e caminhões, principalmente estradeiros, considero, sim, o gás como elemento importante de transição energética. Projetamos que o consumo de gás vá chegar a 3 bilhões de m³, sendo que 50% desse volume vem do biometano. Essa é a grande aposta do estado de São Paulo, de promover o veículo a gás rapidamente, para criar a demanda necessária para justificar a construção da infraestrutura para o biometano.

Essa realidade do biometano é palpável, material, pela realidade paulista do parque de etanol. Há grandes quantidades de vinhaça, que poderão ser aproveitadas para geração de biogás. Não estou falando de pequenos negócios, de apro-

veitamento de resíduos agrícolas, de pequena escala.

Do ponto de vista físico, precisamos construir dutos, mas também tem muita gente apostando no gás natural comprimido (GNC). Porém, o que pode fazer a diferença para conectar a rede do interior com a rede da distribuidora é duto. É necessário fazer investimentos, mas o principal está construído pela Comgás, que representa a maior rede de distribuição do país.

Eventualmente, do ponto de vista de gestão, a Cosan, que é o dona da Comgás, adquiriu a Gaspetro, que era o braço da Petrobras na área da distribuição de gás. Então, o mesmo grupo é dono das duas principais redes, uma com maior acesso ao biometano e outra com maior acesso aos mercados. O lado negativo é que o estado de São Paulo tem três concessões de gás e isso não é muito favorável. O que o grupo Cosan tem pleiteado — e eu também concordo, é que se acabe com esse modelo de três concessões, para que se permita que o fluxo de caixa gerado pela Comgás sirva para financiar as redes na concessão da Gás Brasileiro, para conectar o biometano à rede. Se o estado de São Paulo conseguir fazer essa equação econômica, aí



Modernizar as refinarias existentes e torná-las mais verdes ainda vai ter um longo caminho, mas é o que vai abastecer o interior do país. Dificilmente, a transição energética vai ser feita com muito gás e com eletrificação (considerando todo o Brasil)

é uma transição energética baratíssima, talvez até maior da que estamos preven-
do no plano.

C&C: Como será para o Brasil?

EM: Acho que a transição energética de São Paulo talvez se replique nas suas fronteiras, como o Norte do Paraná, Minas Gerais, um pouco de Mato

Grosso do Sul, e se estenda a Goiás, por conta do setor sucroalcooleiro, mas a questão é que não se tem rede de gás. O Rio de Janeiro é um caso atípico, porque o Rio está longe do biometano de larga escala. Lá o consumo é gás natural, mas talvez seja possível explorar outras fontes de gás, como o biometano. Só que nessa escala gigante, como no estado de São Paulo, não é tão evidente ter um salto de biometano (em outros estados). Se considerarmos o interiorzão do Brasil é bem difícil gerar biometano.

E o que vamos fazer com as refinarias? Essas refinarias todas vão aumentar a produção para abastecer o interior do país, que ainda deve continuar dependendo dos derivados de petróleo. Eventualmente, faria sentido sonhar com a construção de uma nova refinaria no Nordeste. Mas, certamente, aquele o plano do governo Lula 1 e 2, de construir mais quatro ou cinco refinarias, isso não existe.

C&C: Então, faz sentido o governo investir em refinarias?

EM: Sim, para modernizar as refinarias existentes e torná-las mais verdes ainda vai ter um longo caminho, mas é o que vai abastecer o interior do país.

Difícilmente, a transição energética vai ser feita com muito gás e com eletrificação (considerando todo o Brasil). A transição energética inclui combustíveis líquidos que vão ficando cada vez mais verdes nessas refinarias.

Olhando o grande Brasil, que tem menos oportunidade de transição energética, as refinarias deverão buscar descarbonização, produção de combustíveis verdes, que se possa misturar ao diesel.

C&C: A nova política de preços da Petrobras está sendo eficiente em meio a um modelo que coexiste com as refinarias privadas, que adotam o PPI?

EM: Voltamos à era do governo de Fernando Henrique Cardoso, que segue o preço internacional no longo prazo. A Petrobras faz esse jogo e esse tipo de política vai perdurar, porque todos estão felizes com ela. Isso só mudou e virou caos na época da Dilma, que interferiu no preço para controlar a inflação. A política de preços que se fez antes era a mesma dessa nova política. A Lei do Petróleo é clara, para seguir a paridade internacional, agora, que tipo de paridade? Cada um faz o que quer. Funcionou? Funcionou durante uma década e meia.

É perigoso? É, porque perde-se a transparência e depende do presidente da Petrobras e de políticas internas.

É ruim para as refinarias privadas? Sim. Acho que fica difícil para o investidor privado investir no Brasil com esse tipo de política, que não depende do mercado, depende do agente público e não se tem o menor controle. Nesse ambiente, está mais fácil imaginar a saída de investidores privados do que a entrada de novos. Por outro lado, foi bom ter privatizado algumas refinarias, porque elas vão chiar quando houver algum tipo de interferência no mercado. Seria bom ter cerca de 40% ou 50% do parque privatizado, mas não é isso o que o governo quer.

Eu diria que se apostou em fechar a porta da privatização das refinarias. É ruim fechar a porta? Sim, a Petrobras tem outras vocações, a indústria de refino poderia ser toda privatizada e se faria essa transição energética de forma mais rápida. As refinarias não podem ser o *core business* da empresa, nenhuma refinaria pode ser melhor que o pré-sal, que sempre será o melhor negócio da Petrobras. Se a margem equatorial produzir resultados similares, ela será o *core business*. ■



Novo ano, antigos pleitos

Iniciamos mais um ano com a expectativa de dias melhores para toda revenda e para o setor de combustíveis. No balanço de 2023, consideramos que foi um ano bom, mesmo com os dados parciais de comercialização divulgados pela ANP. Segundo a Agência, até novembro, as vendas de combustíveis no país totalizaram 136,3 milhões de m³, o que representa crescimento de 4,76% em relação ao mesmo período de 2022. Isso demonstra recuperação nas vendas após a pandemia. A nossa expectativa é de que, neste ano, ainda vamos manter as vendas de combustíveis em evolução, sem recuar, mesmo com a reoneração do diesel e com o aumento do ICMS em alguns estados.

Encerramos dezembro do ano passado com duas notícias importantes para o setor. A primeira foi a aprovação da reforma tributária. Após quase 30 anos de luta dos empresários e da população, e a poucos dias antes do recesso do Natal e Ano Novo, o Congresso Nacional cumpriu o prometido e promulgou a tão esperada reforma.

Ainda não temos a noção do impacto das medidas tributárias para o nosso setor, pois a reforma será regulamentada por leis complementares, e também não sabemos qual será o valor do chamado Imposto Seletivo, que pretende tributar os produtos que causam algum impacto negativo à saúde e ao meio ambiente, o que atinge os combustíveis fósseis.

De qualquer forma, celebramos aqui a simplificação tributária, que será reduzida para dois tipos de tributos (IBS e CBS), que serão monofásicos e *ad rem*. Ou seja, teremos um sistema transparente que acaba de vez com os impostos em cascata, como o ICMS *ad valorem*. Com isso, comemoramos a inclusão do etanol hidratado no novo modelo simplificado, pois assim esperamos combater, significativamente, as fraudes tributárias, os passeios de nota e as empresas inidôneas, chamadas de barrigas de aluguel, que são criadas com a finalidade de obter ganhos ilícitos com o não pagamento de tributos.

A segunda notícia não foi muito favorável para nós, revendedores, e boa parte do nosso setor. Em 19 de dezembro, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) anunciou o aumento da mistura do teor de biodiesel ao óleo diesel de 12% para 14%. A medida entrará em vigor a partir de março deste ano.

Já afirmamos neste espaço que não somos contra o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel. Temos ciência da importância dos biocombustíveis para a transição energética, porém os agentes da ponta final da cadeia têm motivos para olhar com atenção os aumentos de teores de biodiesel acima de 10%. Não apenas a revenda, mas os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs), as indústrias de equipamentos e automotiva também passam por problemas de qualidade do diesel, com as borras e os detritos que se formam em virtude das características higroscópicas do biodiesel, que capta a umidade do ar e altera a especificação do combustível fóssil, dependendo da temperatura (baixas e altas), causando deterioração do produto. Mais uma vez, não fomos ouvidos e teremos que redobrar os cuidados com manutenção e limpeza dos tanques e filtros. Recomendando à revenda fazer a sua parte, para minimizar os problemas de qualidade com a não conformidade do diesel.

Para este ano, a Fecombustíveis persiste que um antigo pleito seja atendido, a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (TCFA), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A Fecombustíveis defende o pagamento de uma taxa mais justa para a revenda, proporcional ao porte do negócio. Hoje, um posto de combustíveis está enquadrado no mesmo patamar de uma refinaria ou distribuidora.

Temos, também, a expectativa de avançar sobre um assunto que incomoda a revenda há anos: os cartões de crédito e de frota. Nosso pleito é reduzir as taxas e o prazo de reembolso das compras pagas pelos clientes com cartões de crédito.

Outro tema de relevância que esperamos que seja aprovado pelo Congresso é o projeto de lei que identifica e pune o devedor contumaz, combate sob a bandeira do Instituto Combustível Legal, que tem total apoio da Fecombustíveis. Se avançarmos nesta pauta, teremos um ambiente de negócios mais saudável, com a penalização das empresas inidôneas, que devem, não pagam os impostos devidos, causando grave dano ao mercado leal de combustíveis.

Desejo a todos um 2024 próspero, com sucesso e vitórias!

Vendas de combustíveis até novembro totalizaram 136,3 milhões de m³, alta de 4,76% ante o mesmo período de 2022, e a expectativa para este ano é permanecer em crescimento

2024 promete mais transformações para o mercado de combustíveis

Shutterstock

Depois de um ano conturbado, com mudanças no governo federal e na gestão da Petrobras (o que trouxe um novo modelo de precificação), 2024 chega com novos desafios, como o avanço dos biocombustíveis na matriz veicular e a tão aguardada reforma tributária

POR ROSEMEIRE GUIDONI

2024 começou com o retorno integral da tributação do PIS/Cofins sobre o óleo diesel já no primeiro dia do ano. Esses impostos haviam sido isentos de cobrança em 2021 e retornaram parcialmente em setembro do ano passado, mas voltaram a ser zerados até 31 de dezembro de 2023, pois a Medida Provisória que estabelecia seu retorno perdeu a validade. Além disso, o ano começa com a decisão de elevação do teor de biodiesel adicionado ao combustível fóssil, para 14%, a partir do mês de março.

Outro ponto que merece atenção do mercado é o fato de que, a partir de 1º de fevereiro, conforme decisão do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), o ICMS incidente na gasolina vai subir de R\$ 1,22 para R\$ 1,37, em pelo menos 11 estados do Brasil, o que representa cerca de R\$ 0,15 (ou 12,5%) a mais do que valor atual. Já foram aprovados projetos que elevam o imposto estadual na Bahia, Ceará, Distrito Federal, Goiás, Maranhão, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rondônia e Tocantins, embora os demais estados também estudem elevar as alíquotas. Apenas em São Paulo o aumento da alíquota foi oficialmente descartado pelo governo. Além disso, a tributação federal do botijão de 13 kg de gás liquefeito de petróleo (GLP), conhecido como gás de cozinha, também terá aumento de R\$ 2,18 por unidade.

COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

No ano passado, o retorno dos tributos federais também ocorreu na gasolina e no etanol, em 1º de julho. Apesar dos aumentos de preços dos combustíveis ao longo de 2023, seja por reajustes nas refinarias da Petrobras ou retorno dos impostos federais/ mudanças para monofasia tributária do ICMS, as vendas de combustíveis se mantiveram em crescimento. Segundo os dados disponíveis mais recentes da ANP, no acumulado do ano até novembro de 2023, as vendas totais de combustíveis acumularam alta de 4,76% em relação ao mesmo período de 2022, passando para 136,3 milhões de m³. A comercialização de gasolina no país somou 41,9 milhões de m³, o que representa crescimento de 8,51% em relação ao mesmo período de 2022.

Já o etanol hidratado, em novembro de 2023, apresentou alta de 32,3% em comparação ao mesmo período de 2022, registrando 1,6 milhão de m³. No acumulado do ano de 2023 (até novembro), as vendas do biocombustível totalizaram 14,2 milhões de m³, volume que representa um aumento de 1,77% ante o mesmo período de 2022.

Nos primeiros onze meses de 2023, o volume acumulado de vendas de óleo diesel foi de 60,2 milhões de m³, alta de 3,39% em relação ao mesmo período do ano anterior. Segundo a Síntese Mensal de Comercialização de Com-

bustíveis, divulgada pela ANP, tanto para o mês de novembro quanto para o acumulado anual, estes valores representam os maiores volumes comercializados para os respectivos períodos, desde a série histórica iniciada em 2000.

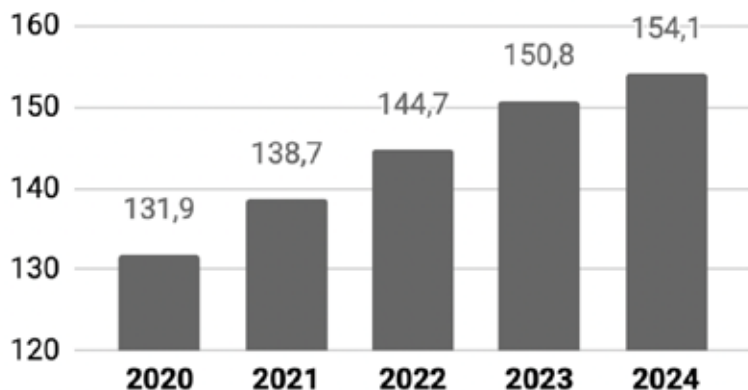
Apesar de os números oficiais da Agência não estarem fechados, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) divulgou, em dezembro, suas projeções de consumo para 2024, no documento *Perspectivas para o Mercado Brasileiro de Combustíveis no Curto Prazo*. Segundo o documento, a demanda total por combustíveis em 2023 aumentou 4,2%, o que representa 150,8 bilhões de litros comercializados. De acordo com a empresa, a expectativa para 2024 também é de elevação, embora mais moderada: 2,2% (154,1 bilhão de litros).

O óleo diesel deve responder, segundo a EPE, pela maior demanda do país, atingindo 68,9 bilhões de litros em 2024. Em seguida vem a gasolina, com 46,3 bilhões de litros e o etanol hidratado, com 18,4 bilhões de litros. A expectativa é de que o GLP registre o total de 7,6 bilhões de litros.

No caso dos combustíveis do ciclo Otto (gasolina C e etanol hidratado), a EPE estima, para este ano, o aumento de demanda da ordem de 1,4%. O estudo mostra, ainda, que em 2023 aumentou de demanda da ordem de 1,4%. Nos meses de setembro e outubro, houve queda na demanda por ga-

Demanda anual

bilhões de litros



solina, pelo fato de haver maior disponibilidade de etanol no mercado. Essa tendência, segundo a empresa, deve se manter em 2024, uma vez que os estoques das usinas, em novembro de 2023, estavam 20% acima do volume registrado em 2022.

A análise da EPE mostra que, desde 2020, a demanda nacional por combustíveis vem aumentando, mesmo durante o período da pandemia (veja gráfico acima).

O professor Edmilson Moutinho dos Santos, do IEE/USP, confirma as previsões da EPE. Segundo ele, o consumo em 2024 não deve se reduzir, mesmo com o retorno dos tributos. “Não há por que pensar que haverá uma resposta negativa, uma vez que a demanda permanece e o consumo se sustenta. Com a perspectiva de redução da inflação e certa estabilização macroeconômica, o consumo tende a estabilizar, criando novas máximas históricas, sem grandes sal-

tos. Essa é a mensagem positiva”, disse ele, em entrevista à **Combustíveis & Conveniência** (veja mais na página 08).

BIOCOMBUSTÍVEIS TAMBÉM RESPONDEM POR PREÇO

Uma das preocupações da revenda, que responde pelos preços de bomba e precisa justificar os valores praticados ao consumidor, é que além do retorno dos impostos federais do diesel e dos aumentos do ICMS em alguns estados, outro impacto no custo do diesel ocorrerá em março, com a elevação do teor da mistura de biodiesel de 12% para 14%. A expectativa é de aumento no preço de bomba da ordem de R\$ 0,35 (sendo que R\$ 0,15 são referentes ao biodiesel), segundo cálculo feito pelo Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás (IBP).

Em comunicado à imprensa, o Instituto destacou preocupação com a antecipação do cronograma de aumento do teor de biodiesel e, também, acerca da suspensão da importação do biocombustível, recém-implementada pela Resolução nº 962/23 da ANP. “O IBP entende que a abertura à importação de biodiesel está em linha com o tamanho do Brasil no comércio internacional. Hoje, o setor de biodiesel importa óleo vegetal para produzir o produto e exporta excedentes de biodiesel. Não há razão para se excluir a importação de biodiesel desta cadeia de comércio internacional”, informou a nota da entidade, reforçando que a importação é essencial para promover a competição no segmento.

Para este ano, existe a perspectiva de ajuste dos limites mínimo e máximo do teor de mistura do etanol anidro adicionado à gasolina, que



Agência Brasil/ Lula Marques

Reforma tributária promulgada em dezembro foi um dos marcos mais importantes para o país, cujo processo continua neste ano com as definições em leis complementares

passariam dos patamares de 18% a 27,5% para 22% a 30%. Porém, segundo estudo do professor Márcio Couto, pesquisador da FGV Energia, neste caso o impacto deverá ser a redução (e não aumento) do preço final.

“O aumento do percentual de mistura de 27% para 30% trará impactos na tributação e nos preços da gasolina C, visto que a elevação do anidro reduzirá a participação da gasolina A, que tem uma carga tributária mais elevada. Assim, é esperada uma pequena redução no preço final do produto, de R\$ 0,035, ou 0,06%”, disse. “No entanto, como a eficiência energética do etanol é menor, é possível que essa redução seja compensada pela elevação do consumo”, completou.

Amance Boutin, especialista em combustíveis da Argus, concorda que a tendência seria de queda de preços, com a elevação do percentual de anidro na gasolina, por outras razões além da tributária. Segundo ele, com o aumento do etanol anidro, a gasolina A não precisará ter tanta octanagem. “As refinarias nacionais terão um produto mais nobre do que o mercado exige, o que pode levá-las a exportar gasolina A e importar nafta, cujo custo é menor”, explicou.

RETROSPECTIVA 2023

No ano passado, além do novo governo federal, também houve mudança na gestão da



iStock

Aumento do teor do biodiesel no diesel para 14% em março traz preocupação aos agentes do setor, que vivenciam o problema da deterioração do produto, que impacta na qualidade do diesel

Petrobras e em seu modelo de precificação, que inicialmente sequer foi compreendido pelo mercado, uma vez que alguns detalhes foram considerados pouco claros. Por exemplo, dois parâmetros instituídos (o custo alternativo do cliente e o valor marginal para a Petrobras) trouxeram questionamentos e dúvidas. “Nenhuma empresa privada precisa detalhar sua formação de custos, mas a Petrobras, sendo uma organização de capital misto, deveria divulgar de forma mais específica essas mudanças”, criticou, na ocasião, o analista Walter de Vitto, da Tendências Consultoria.

Mas, apesar da falta de entendimento por parte dos agentes de mercado, a mudança passou a ser seguida pela Petrobras, que, por diversas vezes, reduziu o preço dos produtos nas suas refinarias — o que, logicamente, incomodou os importadores e diminuiu a atratividade do setor para empresas internacionais.

“Isso não quer dizer – e ninguém nunca prometeu isso em campanha alguma, muito menos o presidente Lula – que o preço só vai cair. O que foi compromissado foi ‘abrasileirar’ os preços, o que fizemos. Nós trouxemos para a política de preços os fatores nacionais, que são parte da nossa estrutura, que é produzir no Brasil. Esse fator faz diferença para podermos fazer ajustes em patamares e dar estabilidade ao mercado”, disse Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, à imprensa, em dezembro.

REFLEXO DA NOVA PRECIFICAÇÃO SOBRE A REVENDA

A mudança na forma de precificação até então adotada pela Petrobras (PPI, sigla para Preço de Paridade de Importação) colocou a questão dos preços praticados pelos postos, mais uma vez, sob os holofotes da sociedade e dos órgãos de defesa do consumidor. Em maio do ano passado, houve uma intensa ação nacional de fiscalização pelos Procons, em decorrência de uma determinação da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), para averiguar se o setor havia ou não repassado a queda de preços do diesel e da gasolina. Na ocasião, a Fecombustíveis e os sindicatos filiados precisaram, mais uma vez, esclarecer todos os custos envolvidos no valor final e lembrar que os preços são livres em todos os elos da cadeia de combustíveis no Brasil.

“Além disso, para um fiscal considerar que um preço praticado é abusivo, seria necessário estabelecer o que é um preço considerado justo. Haveria apenas um único preço justo para cada produto? Qualquer valor diferente de tal preço justo deveria ser considerado injusto?”, questionou, na oportunidade, o consultor jurídico da Fecombustíveis, Arthur Villamil, esclarecendo que a ideia de preço justo é contrária ao conceito de livre mercado.

Na ocasião, a revista **Combustíveis & Conveniência** elaborou uma ampla reportagem explicando a composição de preços e tudo o que interfere no valor de bomba. Logística, custo dos biocombustíveis e seus tributos, margens de todos os elos da cadeia, por exemplo, integram o preço final ao consumidor.

Em agosto, a revenda passou por mais uma turbulência, com a restrição nas entregas de combustíveis em algumas bases de distribuição do país, refletida pela mudança na política de preços da Petrobras.

Na ocasião, com a alta da cotação do petróleo no mercado internacional, as refinarias da Petrobras passaram a comercializar combustíveis a custos menores no mercado interno, causando um descompasso para importação e para as refinarias privadas do país.

De acordo com o Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie), no período entre 4 e 10 de agosto, a defasagem de preços da gaso-

lina comercializada pela Petrobras em relação aos preços internacionais foi de 31,15% (R\$ 1,14 por litro) e a do diesel atingiu 27,68% (R\$ 1,17 por litro). Esta diferença ocasionou menor entrada de produtos importados no Brasil, já que boa parte das distribuidoras deixou de comprar no mercado externo.

Como as refinarias privadas acompanhavam os preços do mercado internacional, ocorreu também um deslocamento da demanda por combustíveis para outras bases de distribuição, supridas por preços menores (Petrobras). Com isso, houve sobrecarga de pedidos em determinadas bases em detrimento a outras, ocasionando um contingenciamento nas entregas de combustíveis pelas distribuidoras. A situação no mercado interno voltou ao normal, após a Petrobras fazer os reajustes de gasolina e diesel em R\$ 0,41 por litro e R\$ 0,78 por litro, respectivamente, minimizando a diferença de preços com o mercado internacional.

Em setembro, houve uma suposta sombra sobre o abastecimento, quando a Rússia anunciou restrições temporárias às exportações. Como a Rússia se tornou o principal fornecedor de diesel para o Brasil, na ocasião cerca de 70% do diesel importado tinha origem russa, chegando ao país com desconto de R\$ 0,18 por litro em relação aos contratos das refinarias dos Estados Unidos, segundo a Argus, conforme destacou a Folha de São Paulo.

Entretanto, os importadores buscaram fornecedores alternativos, principalmente os Estados Unidos, que tiveram condições de suprir a demanda do mercado nacional, porém com custo mais alto. As restrições da Rússia às exportações de combustíveis foram temporárias e, em novembro, passaram a ser retomadas.

VITÓRIA DA MONOFASIA TRIBUTÁRIA

A monofasia tributária marcou a história do setor de combustíveis e foi um dos principais destaques em 2023. A partir da publicação da Lei Complementar 192/2022 e após muitas discussões entre estados e Supremo Tribunal Federal (STF), em 1º de maio entrou em vigor novo sistema de cobrança do ICMS, no modelo *ad rem* (em reais), para diesel e biodiesel, em R\$ 0,9456 por litro, e para o GLP e GLGN, R\$ 1,2571 por kg. Em 1º de junho, a monofasia integrou a gasolina e o etanol anidro, de acordo com o convênio Confaz 11, publicado em 28 de março de 2023. O valor definido para ambos os combustíveis foi de R\$ 1,22 por litro em todo território nacional.

CONCORRÊNCIA DESLEAL TAMBÉM MARCOU 2023

Dentre os temas que marcaram 2023, a competição desleal foi uma das grandes preocupações. Houve um aumento das incidências de adição do metanol no etanol

e na gasolina, substância altamente tóxica, cujo teor máximo permitido pela ANP é de até 0,5%. Ao longo do ano, as irregularidades com metanol nos combustíveis atingiram o Espírito Santo, Sergipe, Rio de Janeiro e São Paulo, entre outros estados.

Em São Paulo, a prática teve um desdobramento alarmante. Não bastassem os riscos aos veículos e a sonegação fiscal (pois o metanol tem tributos inferiores ao etanol, com custo de R\$ 2,60 por litro, de acordo com estimativa de preços divulgada pela ANP em novembro de 2023), pelo menos 15 pessoas morreram (até dezembro de 2023) por ingerir a substância. O alerta foi feito pelo Recap, sindicato que representa os postos revendedores de Campinas e região, após um comunicado do Centro de Informação e Assistên-

cia Toxicológica (Ciatox), ligado à Unicamp. Segundo os especialistas, algumas pessoas (especialmente indivíduos em situação de vulnerabilidade social), compravam etanol nos postos da região (que envolve cerca de 90 cidades) para consumo humano, adicionando ao produto outras bebidas, como refrigerantes, sucos ou mesmo água, antes da ingestão. A situação, gravíssima, passou a ser investigada pelas autoridades e foi alvo de uma audiência pública na Câmara Municipal de Campinas. Na oportunidade, o Ciatox mencionou casos em que foram detectados percentuais superiores a 90% de metanol no etanol hidratado, o que representa não apenas fraude fiscal e contra o consumidor, mas também traz preocupação com a saúde pública.

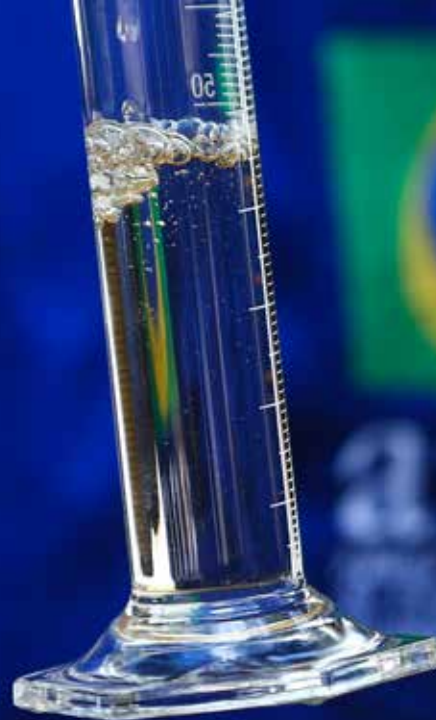


Segundo informações da ANP, no primeiro semestre de 2023 as irregularidades envolvendo o metanol de fato aumentaram, como comprova o Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC). Conforme a Agência, no mesmo período de 2022 as taxas de contaminação com metanol alcançaram 0,19%. Nos primeiros seis meses de 2023, chegaram a 0,42%. Segundo Carlos Eduardo Neri de Oliveira, superintendente adjunto de Fiscalização do Abastecimento da ANP, o problema vem sendo combatido pela agência reguladora e o último registro disponível (novembro/23) já mostrava redução para 0,31% de irregularidades. A análise da ANP inclui dados de importação, transporte e uso do metanol, produto que não é produzido no Brasil e cuja entrada precisa ser autorizada pelo órgão regulador.

Segundo reportagem de O Globo, no início deste ano, a ANP abriu um procedimento administrativo para apurar possíveis desvios de metanol para fins irregulares por empresas produtoras de biodiesel. Segundo a Agência, o uso de metanol estaria em proporção “bastante superior” às técnicas conhecidas para produção de biodiesel.

Outra questão bastante preocupante para o mercado, alertada em 2023 pelo Instituto Combustível Legal (ICL), foi a “pirataria” dos combustíveis na região Norte, com

Agência Brasil// Marcelo Camargo



Irregularidades com metanol misturado à gasolina e ao etanol hidratado aumentaram e atingiram o Espírito Santo, Sergipe, Rio de Janeiro e São Paulo, entre outros estados

roubo desses produtos das embarcações, que são o meio principal de transporte logístico local. O roubo de combustíveis na região amazônica, segundo o ICL, abastece atividades como contrabando, desmatamento ilegal e venda irregular para grandes consumidores da região, o que prejudica a concorrência e também fomenta o crime organizado. Segundo o Instituto, as perdas chegam a R\$ 100 milhões anuais.

Apesar das denúncias e reforço de ações de segurança, os criminosos continuam agindo na região. Segundo o ICL, o total de combustíveis roubados chega a 750 mil litros por ano, somente na região amazônica.

Os problemas derivados da concorrência desleal também foram alvo de análise da **Combustíveis & Conveniência**, que em junho de 2023 mostrou que o perfil da revenda também está mudando. Não é de hoje que

muitos revendedores tradicionais não estão mais tendo fôlego para permanecer no mercado e os postos estão mudando de mãos, passando a integrar grandes redes, com mais recursos. Nesse caminho, ainda existe o risco de um posto que pertencia a um revendedor idôneo ser vendido para o crime organizado, que passa a praticar crimes e ações ilícitas, como lavagem de dinheiro, descarga de combustíveis roubados, entre outros, o que se transforma em uma bola de neve.

REFORMA TRIBUTÁRIA

Para minimizar as brechas, que estimulavam as fraudes tributárias do setor, a reforma tributária, aprovada no final de dezembro (leia mais na página 30), era bastante aguardada pelo mercado. As principais mudanças foram a criação do Imposto sobre Valor Adicionado (IVA) no formato dual, composto por dois tributos: a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). Além disso, houve a criação do Imposto Seletivo, que será de competência federal e cobrado sobre atividades consideradas potencialmente poluidoras ou prejudiciais à saúde e ao meio ambiente.

MERCADO EM TRANSIÇÃO: FIQUE DE OLHO

No ano passado, as mudanças climáticas e suas consequências tornaram-se vi-

síveis em todo o globo, trazendo o tema da transição energética à tona. No Brasil, o governo atual busca aumentar a participação das energias renováveis. Aliás, é por essa razão (transição energética), e também por pressão do agronegócio, que o país antecipou o cronograma de elevação do teor de diesel (previsto para 15% em 2025) e estuda elevar o percentual de etanol na gasolina para 30%.

Além disso, em 30 de dezembro de 2023, o governo federal estabeleceu, por medida provisória, o Programa Mover (mobilidade verde e inovação), que substituiu o Rota 2023. A iniciativa prevê mais de R\$ 19 bilhões em incentivos fiscais para empresas que invistam em descarbonização, estabelecendo que a medição das emissões de carbono passe a ser feita “do poço à roda”, ou seja, considerando todo o ciclo da fonte de energia usada (veja mais na seção Meio Ambiente desta edição). A medida favorece os veículos *flex* e o etanol, mas prejudica os elétricos, que emitem mais carbono durante o processo de fabricação, especialmente no que diz respeito ao ciclo de vida das baterias. Embora esteja em vigor, a medida precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional, no prazo de até 120 dias após o recesso parlamentar, que se encerra no final de fevereiro. ■



A Agenda Nacional do Meio Ambiente e sua importância para o setor

A Agenda Nacional do Meio Ambiente é um instrumento estabelecido pelo Decreto 99.274/1990, elaborado pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e dirigido ao Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), recomendando: temas, programas e projetos considerados prioritários para a melhoria da qualidade ambiental e o desenvolvimento sustentável do país, indicando os objetivos a serem alcançados no período dos próximos dois anos, ou seja, entre 2024 e 2025.

A Agenda é uma ferramenta de escuta dos conselheiros, para uma construção participativa e colaborativa de objetivos comuns para o Sisnama. Ela não deve ser vista como um documento estático, mas como parte do processo de planejamento, monitoramento e avaliação de políticas ambientais. Portanto, a Agenda é um mapa do caminho, a ser sempre revisitado, e permanecerá aberta a novas propostas e revisões.

E, por que o segmento revendedor de combustíveis deve se importar com essas diretrizes de política ambiental? Qual a sua importância na prática? Porque a Agenda define o caminho a ser exigido das atividades com repercussão ambiental. A política nada mais é do que uma forma de organizar e tomar decisões coletivas. E, consultando o documento do biênio 2024 e 2025, temas importantes serão debatidos e poderão impactar, de forma efetiva, o segmento de combustíveis, notadamente os revendedores.

Dentre os vários temas ambientais, três chamam atenção, pois impactam diretamente o se-

tor. O primeiro versa sobre a revisão da Resolução Conama 420/2009, que é uma norma que dispõe sobre áreas contaminadas, seus critérios e valores orientadores de qualidade do solo. Como é sabido, muitos postos enfrentam processos de gerenciamento de áreas contaminadas e a investigação de passivo é um dos itens que a Resolução Conama 273/2000 contempla como documentação para o licenciamento ambiental.

O segundo assunto em pauta para o biênio 24/25 é a revisão da legislação sobre controle de efluentes, mais especificamente a Resolução Conama 357/2005. Como é sabido, muitos órgãos ambientais exigem monitoramento dos efluentes produzidos nos postos revendedores, e essa resolução irá promover a revisão destes parâmetros.

Por fim, está em pauta a criação de uma legislação ambiental para disciplinar o reuso de água. Alguns órgãos ambientais já exigem a implantação deste tipo de equipamento, sem entrar em detalhes sobre a necessidade de executar monitoramento da água de reuso. Pois bem, a sinalização atual do poder público é de que há necessidade de ter uma legislação nacional sobre o tema, que inclusive irá tratar dos aspectos ligados ao monitoramento de padrões da água de reuso.

Sem dúvida, esses três temas devem ser monitorados, pois podem impactar diretamente na vida cotidiana das empresas do setor. A Fecombustíveis está acompanhando as discussões, de modo a compatibilizar a proteção do meio ambiente com a perenidade desta tão importante atividade econômica.

2024 VAI SER GRANDE,

ABASTEÇA COM QUEM PENSA MAIOR AINDA!



- 28 BASES NAS 5 REGIÕES DO BRASIL;
- MAIS DE 2 MIL MUNICÍPIOS ATENDIDOS;
- MAIS DE 1,5 BILHÃO DE LITROS DISTRIBUÍDOS POR ANO;
- MAIS DE 10 MIL CLIENTES ATIVOS.



O COMBUSTÍVEL DO CRESCIMENTO DE SETORES ESTRATÉGICOS CHEGA PRIMEIRO QUANDO A ROYAL FIC ENTREGA.



APONTE SEU CELULAR PARA CÁ E FAÇA A SUA COTAÇÃO!



Até que enfim: reforma tributária é aprovada



Principais representantes do Congresso Nacional, ao lado do presidente Lula e do ministro Fernando Haddad, celebram a promulgação da reforma tributária

Lula Marques/Agência Brasil

Ainda não é possível ter a dimensão do impacto da reforma sobre o mercado de combustíveis, mas setor comemora a aprovação, que deve reduzir as irregularidades e simplificar o sistema tributário

POR MÔNICA SERRANO

Após muitos debates, novas emendas, idas e vindas entre Câmara e Senado, a reforma tributária finalmente foi promulgada, em sessão

solene no Congresso Nacional, no dia 20 de dezembro. Para o *downstream*, a reforma traz como principal benefício a monofasia tributária do Imposto sobre Bens



e Serviços, que vai substituir o ICMS, para todos os produtos, inclusive o etanol hidratado, o que era uma das principais preocupações dos agentes do segmento, já que o biocombustível era alvo de sonegação de impostos.

O novo modelo traz a simplificação e a unificação dos tributos, criando o Imposto Sobre Valor Agregado (IVA), que será dividido em dois: Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

A CBA vai substituir os impostos federais (IPI, PIS e Cofins) e o IBS vai unificar os tributos de estados e municípios, substituindo o ICMS e o ISS.

Para o setor de combustíveis, a aprovação da reforma foi avaliada positivamente, apesar de não se ter a dimensão do impacto de parte das medidas, como a criação do novo Imposto Seletivo, o qual tem como objetivo combater as externalidades negativas ao meio ambiente e à saúde, podendo pesar economicamente sobre os combustíveis fósseis.

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) destacou que a aprovação da reforma representa um avanço histórico na modernização e simplificação do sistema tributário brasileiro.

Para Cláudio Araújo, diretor Jurídico da Brasilcom, “a simplificação do sistema tributário aumenta a eficiência econômica, beneficiando os contribuintes com a redução de custos operacionais, além de eliminar a guerra fiscal, com a padronização de alíquotas, o que pode melhorar o ambiente de negócios, promovendo o crescimento econômico do país”.

TRANSPARÊNCIA DEVE TRAZER AMBIENTE DE NEGÓCIOS MAIS SAUDÁVEL

Bruno Tourino Damata, advogado tributarista do Minaspetro, observa que a reforma foi aprovada em linhas gerais, sem trazer especificidades ao segmento de combustíveis. A partir da criação das leis complementares é que se terá o real impacto ao setor, principalmente em relação ao Imposto Seletivo. Como principal benefício da reforma, Damata cita maior transparência da carga tributária, tanto para o contribuinte quanto para o consumidor em geral. “A principal mudança é saber o quanto de tributo está sendo pago. Não há mais cumulatividade de tributos da cadeia produtiva e toda complexidade do sistema atual”.

Do ponto de vista do *downstream*, o IBP ressaltou a consolidação do regime monofásico para o IBS (novo imposto estadual) e a inclusão de todos os combustíveis com alíquotas *ad rem* uniformes em todo o país. Segundo nota do Instituto, a medida traz transparência, previsibilidade e contribui para um ambiente de negócios mais saudável e atrativo para investidores. “Além disso, ao eliminar uma miríade de regras e brechas de sonegação, reduz desequilíbrios concorrenciais gerados pela inatendimento e o mercado irregular”.

Outro ponto positivo destacado pelo IBP é que a reforma não contemplou a isenção tributária de petróleo e derivados na Zona Franca de Manaus, uma vez que impediu a formação de um cenário de tratamento tributário regional diferenciado nas operações com esses produtos, que poderia gerar concorrência desleal e o favorecimento do não pagador de impostos.

Já no entendimento de Araújo, da Brasilcom, o inciso I do parágrafo 6º do artigo 156A do texto aprovado da reforma tributária destaca que a Lei Complementar disporá sobre regimes específicos de tributação para combustíveis

e lubrificantes sobre os quais o imposto incidirá uma única vez, com alíquotas uniformes, em todo território nacional e *ad rem*.

“Como a implementação dos tributos previstos na reforma tributária depende de leis complementares e, conseqüentemente, dependerá de normas regulamentares, é necessário que essas não criem alíquotas abusivas nem complexidades ao ponto de potencializar litígios desnecessários”, alertou.

Em relação ao fato de o Imposto Seletivo causar preocupação para o setor de distribuição, pela possibilidade de onerar os custos dos derivados, Araújo disse que a entidade espera uma tributação justa, que não afete negativamente o ambiente de negócios, incluindo nesse ambiente o consumidor brasileiro, mas se o governo decidir por tributar, que seja alíquota justa, monofásica e *ad rem*.

TRIBUTOS ELEVADOS GERAM IRREGULARIDADES

Em entrevista concedida à revista **Combustíveis & Conveniência** em julho de 2023, quando foi aprovado o primeiro texto da reforma na Câmara

dos Deputados, Emerson Kapaz, presidente do Instituto Combustível Legal (ICL), demonstrou preocupação com a cobrança do novo Imposto Seletivo.

“Consideramos que os combustíveis precisam de uma tributação diferenciada, com percentuais mais baixos. Fazem parte do cotidiano do brasileiro e não podem ter uma carga tributária elevada, que pode gerar aumentos na precificação e consequente impacto na inflação”, observou.

Outro ponto de atenção é em relação à carga tributária do IBS e da CBS, cujos valores serão definidos por leis complementares. “Tributos muito elevados sobre um produto estimulam irregularidades arrecadatórias, com distorções de valores no mercado e também decorrentes de fatores concorrenciais. Por isso, prezamos pela essencialidade no percentual da tributação mais baixo para os combustíveis”, comentou Kapaz, na ocasião.

Neste ano, o Congresso deverá aprovar as leis complementares, cujos textos deverão ser enviados em até 180 dias a partir da promulgação da reforma.

Apesar da aprovação em dezembro, a mudança do sistema tributário re-

quer um longo caminho até que os dois impostos sejam implantados de forma integral. A CBS entrará em vigor em 2027, enquanto o IBS terá seu ingresso de forma gradativa, que começa em 2029 e termina em 2032.

“Como o IBS só começa a entrar em vigor a partir de 2029, o setor tem considerado enviar ao Congresso uma lei para regulamentar a monofasia do etanol ainda na vigência do ICMS”, disse o IBP.

Durante o período de votação da reforma, o IBP, a Brasilcom, a Fecombustíveis e o ICL defenderam a monofasia tributária para todos os combustíveis, para que o etanol hidratado deixasse de ser um dos maiores alvos de sonegação e inadimplência do setor, já que continuava no modelo *ad valorem*, com diferentes alíquotas cobradas entre os estados. Além disso, por esse sistema, o biocombustível também abrange uma tributação mais complexa, com recolhimento nas etapas de produção e de distribuição.

Com a reforma, a expectativa é de que haja redução das fraudes do setor de combustíveis, simplificação e modernização do sistema tributário como um todo. ■

Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) promoveu lançamento da Cartilha de Eletromobilidade no final de dezembro



Divulgação

Eletromobilidade, eficiência energética e descarbonização na pauta da engenharia automotiva

Na visão da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), a eletromobilidade é importante para a descarbonização, embora o país tenha outras rotas para reduzir as emissões

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Em dezembro, a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) reuniu a imprensa especializada em mobilidade, tecnologias veiculares e combustíveis para o lança-

mento da Cartilha de Eletromobilidade, um documento *online*, disponível no site da entidade. "O objetivo é promover o conhecimento sobre os veículos elétricos para a população, mostrar as pers-

pectivas e também os desafios da mobilidade elétrica”, disse Marcus Vinícius Aguiar, presidente da AEA, na abertura do encontro.

Gustavo Noronha, diretor de eletromobilidade da Associação, explicou que o objetivo da cartilha é “descomplicar a mobilidade elétrica” e levar a discussão sobre o tema para toda a sociedade. “O documento tem linguagem acessível e didática, de forma que, mesmo para quem não tenha conhecimentos mais técnicos, a tecnologia possa ser compreendida”, destacou. Noronha considera que a eletromobilidade é uma alternativa importante para a descarbonização, mas isso não significa que as demais tecnologias devem ser descartadas — pelo contrário, em sua visão, precisam ser estudadas para que possam contribuir, também, com a redução de emissões. Segundo o diretor, o veículo movido 100% a bateria é apenas uma das opções dentro de um espectro bem mais amplo de soluções para mobilidade. Os biocombustíveis, como o etanol e o biodiesel, além do diesel verde (coprocessado) e HVO são alternativas relevantes para a descarbonização do país.

Nesse sentido, Raquel Mizoe, diretora de Emissões e Consumo de Veículos Le-

ves da AEA, pontuou que a renovação da frota nacional é uma das prioridades para que o Brasil possa atingir a descarbonização. “Temos alguns estudos que mostram que, com a melhoria dos combustíveis e também da eficiência energética dos veículos, é possível reduzir as emissões. Hoje, falamos em redução de 24%, quando se fala do ‘tanque à roda’, e 29% do ‘poço à roda’”, destacou. “Existe um espaço para melhorar estes índices, a partir da melhoria de nossos energéticos”, frisou a diretora.

ETANOL TAMBÉM É OPORTUNIDADE PARA DESCARBONIZAÇÃO

Segundo Raquel, a frota de veículos leves, no país, é majoritariamente *flex*, embora somente 40% dos *flex fuel* rodem apenas com etanol. A gasolina C, comercializada nos postos, contém 27% de etanol anidro, o que é um fator importante para a descarbonização. “Mas, de todo o percentual existente de carros *flex*, 60% ainda preferem a gasolina”, observou. Em sua avaliação, isso demonstra um potencial muito grande na redução da pegada de carbono, somente com o estímulo ao uso do biocombustível na frota circulante.

A especialista ressaltou que um carro *flex*, que use a gasolina C, emite (em

média) 101 gramas de CO₂ por quilômetro rodado, enquanto com o etanol essa emissão cai para 41 gramas. “Porém, as novas tecnologias demoram para promover efeitos consistentes na frota circulante, que tem envelhecido ano a ano”, disse. Em sua visão, a eletrificação é um dos caminhos para reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

Raquel ressaltou, ainda, que pelo tempo de mudança de tecnologias, e para que os efeitos dessa transformação passem a apresentar resultados mais consistentes, as alterações na frota e estudos relacionados à eficiência das fontes de energia têm que acontecer desde já. “Se não avançarmos agora, daqui dez anos estaremos atrasados. Precisamos, hoje, começar a pensar em um futuro sustentável”, alertou.

PESADOS PODEM TER VÁRIAS ROTAS DE DESCARBONIZAÇÃO

Paulo Jorge Antonio, diretor de Emissões e Consumo de Veículos Pesados da AEA, apresentou as mudanças do Programa de Controle de Emissões por Veículos Automotores (Proconve), no caso dos veículos pesados (caminhões e ônibus), que entraram na fase P8 em 2023, muito mais rígida, o que trouxe a necessidade de re-

dução de emissões de materiais particulados em 97%, em relação à primeira fase do programa. Além disso, em comparação à fase anterior (P7), o volume de óxidos de nitrogênio (Nox) também foi reduzido em cinco vezes.

“Atender a tais níveis, bastante rigorosos, foi um grande desafio técnico da indústria”, disse Antonio, lembrando que, em relação à tecnologia automotiva, o Brasil está equiparado aos Estados Unidos ou Europa. “Na América Latina, os requisitos do Brasil são os mais restritos”, garantiu.

“Atender a requisitos tão restritos foi um grande desafio para a indústria automotiva. Por isso a AEA trabalhou em parceria com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama)”, comentou, mencionando que no Brasil ainda há questões específicas a serem direcionadas, como o uso adequado do Arla 32.

Outro ponto destacado pelo diretor é que os limites de emissões dos veículos pesados precisam ser testados ao longo de sua vida útil. “Basicamente, o veículo precisa ser testado a cada dois anos”, explicou. Segundo Antonio, existem diversos detalhes relacionados ao uso do veículo que precisam ser avaliados, como cargas transportadas e rotas, por exemplo.



Marcus Vinícius Aguiar, presidente da AEA, disse que a iniciativa de lançamento da cartilha visa promover o conhecimento à população sobre a eletromobilidade

O evento também contemplou a área conhecida como veículos fora de estrada, que envolve motores estacionários e máquinas utilizadas no setor agropecuário. “Temos uma frota dividida em 63% de veículos agrícolas e 37% direcionados à construção civil”, explicou Maurício Levorato, diretor de Veículos Fora de Estrada e Estacionários da AEA, ressaltando que não houve renovação dos equipamentos significativa nos últimos dez anos. “O mundo está alterando os limites de emissões, mas, neste segmento, o avanço de renovação dos equipamentos foi muito pequeno”. Ele informou que, atualmente, o país conta com uma frota de 1,8 milhão de veículos fora de estrada ou estacionários, que emitem muito mais monóxido de carbono e Nox, além de material particulado, o qual, especial-

mente em canteiros de obras urbanos, é bastante preocupante.

De acordo com Rogério Gonçalves, diretor de Combustíveis da AEA, o Diesel R e o HVO são alternativas seguras para reduzir as emissões de carbono de veículos pesados. A elevação do teor de biodiesel, embora tenha tido sua qualidade bastante melhorada, ainda traz algumas dúvidas ao setor automotivo. “Talvez, o melhor seja compor o diesel comercial com uma parcela de biodiesel e outra de diesel coprocessado”, ressaltou.

A eletrificação de veículos pesados também é importante no processo de descarbonização, mas a AEA considera que a solução funciona melhor em centros urbanos, onde os veículos (comerciais ou de transporte público) têm maior facilidade de recarga. O gás natu-

ral, considerado um combustível de transição, também enfrenta o mesmo problema, uma vez que não há uma rede consolidada de abastecimento em todo o país. Mas, no caso do gás, ainda existem opções interessantes, para além do fóssil. O biometano, por exemplo, tem as mesmas características do gás natural de origem fóssil e pode ser distribuído por meio da mesma infraestrutura, com a vantagem de reduzir a quantidade de resíduos e contribuir para a economia circular. Atualmente, esse gás pode ser produzido a partir de resíduos agrícolas, agropecuários e até de saneamento.

MANUFATURA RENOVÁVEL INCLUI ECONOMIA CIRCULAR

Ainda considerando a descarbonização, Carlos Sakuramoto, diretor de Manufatura da AEA, lembrou que um único veículo pode ter mais de 30 mil peças. Destas, grande parte são fabricadas em aço, plástico, ferro e alumínio fundido. “Em média, uma tonelada de aço, da extração até a fabricação, gera duas toneladas de CO₂. O mesmo ocorre com o plástico, uma tonelada de plástico gera duas de gás carbônico”, disse. Porém, em sua avaliação, o Brasil tem uma condição única que pode transformar

tais números: “o Brasil gera muito menos emissões, pois nossa matriz elétrica é predominantemente renovável”.

Segundo Sakuramoto, isso torna a manufatura nacional, também, mais renovável. “Existem países, inclusive, criando barreiras para a importação de produtos cuja manufatura demande mais emissões, o que não é o caso do Brasil. “Podemos contabilizar isso de forma científica, por meio de métodos criados pela AEA, para comparar as emissões dos veículos fabricados no Brasil”, destacou. Nesse ponto, o especialista não comparou somente o consumo de cada veículo, mas as emissões de todas as etapas do processo. “Talvez, produzir um veículo elétrico inteiramente no Brasil seja melhor, ambiental e economicamente, do que importar da China, por exemplo”, disse.

“Vamos fechar o ciclo. Os veículos emitem do poço à roda, mas seu processo de fabricação também envolve emissões. Então, precisamos considerar os materiais que serão reciclados no descarte do veículo. Isso já reduz pelo menos 50% das emissões. Só precisamos de programas eficientes de renovação de frota”, ressaltou Sakuramoto. “No grupo de manufatura da AEA, pensamos em zero emissões e zero desperdício, e 100% de produtos reciclados”. ■

A Larco se orgulha
de ser o que é: uma
marca que não
para de crescer.



TRADIÇÃO EM COMBUSTÍVEL
DE QUALIDADE

4º LUGAR EM DIESEL E 5º LUGAR
EM GASOLINA NO BRASIL*

20 OPERAÇÕES EM 15 ESTADOS

FROTA PRÓPRIA COM
MAIS DE 400 VEÍCULOS



larcopetroleo.com.br

A Larco é uma das maiores distribuidoras de combustíveis do Brasil. Uma marca que não para de crescer e de superar grandes desafios, ocupando atualmente o **4º lugar em diesel e 5º lugar em gasolina no Brasil***. Com **20 operações em 15 estados e uma frota própria com mais de 400 veículos**, a Larco vem batendo recordes de vendas de combustíveis e conquistando cada vez mais um lugar de destaque no tanque do carro e no coração de milhões de brasileiros.

 **LARCO**

Quem vai com Larco, vai mais longe.

*Segundo ANP, outubro 2023.



United Nations
Climate Change

COP 28 trouxe como principal destaque a inserção das principais petrolíferas mundiais que se comprometeram em zerar as suas emissões de gás carbônico equivalente (CO₂e) até 2050

DUBAI 2023

UNFCCC



Setor de petróleo e gás traça rota de

descarbonização na COP 28

Acordos firmados na 28ª Conferência das Partes movimentam cadeia petrolífera e amplificam a necessidade de colaboração entre países e setores econômicos

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

A COP 28, realizada no final do ano passado em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, teve um bom número de acordos firmados, diferentemente da edição anterior, no Egito. Claro que alguns dos acordos foram consequência das negociações da COP 27 — como o financiamento de perdas e danos (veja mais a se-

guir) —, mas outros surgiram como novidade e, em certa medida, foram surpreendentes. Foi o caso do compromisso de descarbonização no setor de óleo e gás.

Ao todo, 50 companhias petrolíferas — incluindo produtoras globais, como Equinor, Petrobras, Petronas, Saudi Aramco e Shell — assinaram uma carta de compro-



misso com a descarbonização da cadeia de petróleo e gás (sigla OGDC, em inglês). Como meta principal, elas se comprometeram a zerar as suas emissões de gás carbônico equivalente (CO₂e) até 2050 e, antes mesmo disso (até 2030), a mudar o viés de suas produções, hoje baseadas na queima de petróleo. Juntas, essas empresas respondem por 40% da produção global de petróleo e, justamente por essa representatividade, o acordo firmado na 28ª Conferência das Nações Unidas não tem precedentes.

Mais transparência na medição das suas emissões, assim como o investimento em novas energias renováveis, estão entre os caminhos que devem ser traçados para que o setor de petróleo e gás alcance a meta estabelecida. “É um desafio coletivo, que exige medidas fortes e ações focadas de produtores e consumidores de energia, além de mudanças fundamentais em toda a sociedade e no setor energético, bem como a colaboração internacional para avançar na transição energética e reduzir as emissões de gases de efeito estufa provenientes do petróleo e do gás”, diz a carta.

REPERCUSSÃO E PRÓXIMOS PASSOS

A carta — que consta no texto final da COP 28 — repercutiu internacionalmente, e a Iniciativa Climática de Óleo e Gás (OGCI) exal-

tou que foi a primeira vez que um grande número de companhias petrolíferas se comprometeu a reduzir emissões. Diante disso, a OGCI se dispôs a apoiar os signatários, inclusive compartilhando a experiência de mais de uma década com iniciativas de descarbonização no setor.

Fundada por CEOs de algumas das principais empresas mundiais de petróleo e gás, a OGCI diz que reduziu a intensidade de emissões das suas associadas em cerca de 20% nos últimos anos. Além disso, afirma ter diminuído em 50% as emissões de metano, presente nas produções petrolíferas e que tem potencial de poluição mais de 80 vezes superior que o gás carbônico. Ao todo, a OGCI contabiliza ter investido US\$ 65 bilhões no desenvolvimento e aplicação de tecnologias de baixo carbono até o momento.

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) avaliou o compromisso das petroleiras de forma positiva, pontuando que a transição energética deve ser feita de modo racional e equilibrado, de forma a não gerar mais pobreza energética. “Na COP 28, a indústria de petróleo apresentou uma mensagem concreta para a descarbonização das próprias operações, a melhoria da eficiência energética de projetos e, especialmente, no Brasil, a importante participação dos biocombustíveis na matriz energética, um segmento no qual o país se

destaca com potencial de ser um dos celeiros mundiais de energias renováveis”, disse Roberto Ardenghy, presidente do IBP.

ENERGIAS RENOVÁVEIS

Ao mesmo tempo em que a cadeia de petróleo e gás sinalizou que começará a sua rota de descarbonização, o setor de energia ampliou a ofensiva da transição energética. Entre vários acordos firmados na conferência de Dubai nesse sentido, o mais notório foi o compromisso de triplicar os investimentos mundiais em energias renováveis — especialmente eólica, solar, baterias e hidrelétricas reversíveis — além de duplicar a capacidade de eficiência energética, até 2030.

Cerca de 300 organizações do setor têm defendido essa meta já há alguns anos, e, durante a COP 28, um acordo específico foi firmado e catalogado no texto final da conferência. O documento pontua que é preciso alcançar a marca de 11.000 GW de energias renováveis ainda nesta década, e defende que essa é a maneira mais “inteligente e econômica” de limitar o aquecimento global à 1,5°C acima do período pré-industrial. “A inclusão da meta de triplicar as energias renováveis no texto final da COP 28 não tem precedentes, e assinala o início de uma revolução massiva na energia limpa. É a primeira vez que todas as nações reconhecem as energias renováveis como a princi-

pal solução para a crise climática, representando uma mudança de paradigma na transição energética”, defendeu Bruce Douglas, CEO da Global Renewables Alliance — uma das entidades internacionais à frente da meta de triplicar os investimentos em energias renováveis.

INDÚSTRIA VERDE

Pelo Brasil, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) teve atuação intensa durante o evento. Em uma área grande, na chamada Blue Zone (onde ficam os representantes oficiais de países), a entidade procurou demonstrar as iniciativas industriais brasileiras para a economia verde, com destaques para os avanços já alcançados ao longo dos últimos anos.

As propostas da CNI estão consolidadas em um documento apresentado na COP 28 pela Gerência Executiva de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GEMAS) da entidade, denominado *Contribuição da Indústria para a Estratégia Nacional de Adaptação*. Em suma, a entidade defende que (e como) a indústria pode contribuir para o Plano Nacional de Adaptação (PNA), do governo federal.

“A relevância dos riscos climáticos para os diferentes setores econômicos será maior quando a sensibilidade aos impactos for maior, e menor quando houver capacidade para se adaptar a esses impactos. Para a



Petroleiras, que respondem pela produção de 40% do petróleo mundial, assinaram carta de compromisso para minimizar os efeitos climáticos da indústria de petróleo e gás

indústria, os riscos serão diferenciados conforme o setor, a região do país e o porte das empresas”, pontua o documento da CNI.

Em outras palavras, a entidade está defendendo que os impactos climáticos são diferentes para cada região, sendo as populações mais vulneráveis, naturalmente, as mais expostas às consequências deles.

FINANCIAMENTO DE PERDAS E DANOS

Nesse sentido, a COP 28 ficou marcada por aprovar, pela primeira vez, um Fundo de Perdas e Danos, para que os países mais vulneráveis sejam “financiados” climaticamente pelas nações mais ricas. Esse mecanismo de financiamento visa equalizar a transição energética global, uma vez que as principais potências econômicas foram as maiores responsáveis pelos danos causados ao clima até o momento, mas, em contraponto, são as nações menos favorecidas que primeiro sofrem com as consequências

do aquecimento global. Por esse contexto, é unânime que os países subdesenvolvidos têm menor condição de fazer uma transição energética justa até 2050.

Apesar de comemorado, o acordo para financiamento de perdas e danos recebeu críticas e é visto com desconfiança, pois, desde 2009, quando ficou estabelecido que países ricos ajudariam a financiar US\$ 100 bilhões ao ano para ações climáticas dos países pobres, somente em 2022 houve o cumprimento do prometido.

Além disso, e justamente por não terem feito os aportes necessários nos últimos anos, a Organização das Nações Unidas contabiliza que, daqui em diante, seriam necessários investimentos quatro vezes maiores (US\$ 400 bilhões por ano), o que não deve acontecer, principalmente porque o acordo de 2023 estabelece que as contribuições financeiras serão feitas de forma “voluntária”. ■

CONVENIÊNCIA

Volte sempre
é um prazer fazer parte da sua jornada.

CAFÉ ESPRESSO
CAPPUCCINO

Pós-pandemia fez a diferença para muitos revendedores, que passaram a dar mais valor ao negócio e priorizaram a operação da conveniência

Conveniência cresce e segue em expansão em 2024

Apesar do aumento da competitividade com o mercado de vizinhança, a revenda amadureceu e mudou o olhar sobre o negócio após a pandemia

POR MÔNICA SERRANO

As vendas do setor de varejo devem fechar o ano de 2023 com crescimento real de 1,8%, segundo as projeções da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC). Como parte do setor varejista, o mercado de lojas

de conveniência também deve seguir tendência de expansão, porém dentro de um conceito mais amplo, segundo Giselle Valdevez, sócia-fundadora da Valsa Assessoria Empresarial.

Ela destaca que o mercado de conveniência está em crescimento e passou a

agregar, além das lojas de postos, os chamados mercados de vizinhança, as lojinhas (autônomas ou não) em condomínios residenciais e comerciais, os *apps* e *whatsapps* que entregam produtos na porta de casa etc. “Seja qual for o formato varejista que oferece conveniência, podemos observar expansão”, disse.

No setor da revenda, Giselle destaca que no ano passado houve um amadurecimento, com o olhar do empresário mais focado. “Os revendedores estão mais envolvidos com a conveniência, enxergando não só o papel que ela passou a ter para o cliente, mas, também, a sua relevância para o negócio. As grandes redes, por sua vez, têm buscado agregar cada vez mais valor para suas ofertas de franquia”, disse.

Para Marcelo Borja, consultor e fundador da Borja Treinamentos, 2023 foi o ano da consolidação do mercado de lojas de conveniência em postos. Segundo ele, no pós-pandemia, muitos revendedores deram foco e priorizaram suas lojas, por terem sido a única opção de receita, “passando agora de mera figurante no passado, ao papel principal, em muitos postos e redes que trabalhei no último ano”, destacou. “Deu-se o devido valor a um departamento outrora relegado à função secundária, que é um gerador de receitas impor-

tante do negócio. Eu digo sempre, é questão de tempo cada revendedor descobrir isso, uns descobrem antes (e ganham mais dinheiro), outros levam mais tempo e deixam de faturar mais”, complementou.

Se o mercado de conveniência cresceu, veio junto a concorrência, e as lojas de postos passaram a conviver de perto com a expansão dos mercados de vizinhança, como lojas de bairro ou conveniência de rua.

Para não perder mercado, Giselle recomenda foco na qualidade e variedade de ofertas, principalmente no *food service*. Outro ponto primordial é manter a loja sempre limpa, organizada, sortida e com equipe cordial. “Além disso, não deixar faltar produto, principalmente os *tops* de vendas; seguir os planogramas, garantindo que as prateleiras este-

O que faz a diferença na operação

- ✓ Os serviços de *delivery* e a venda via *app* passaram a ser realidade mais frequente para o consumidor na busca por praticidade.
- ✓ A oferta de *food service* mais diversificada, com atenção cada vez maior à qualidade.



Stock

Manter a equipe motivada e pronta para atender bem o cliente, com simpatia, é um dos fatores para ter destaque no mercado

jam completas e arrumadas. Ter atenção à precificação”, alertou. E ainda manter a equipe motivada e pronta para atender bem o cliente, com simpatia e presteza. “E, mais importante, foco no cliente e suas necessidades: ouvi-los e satisfazê-los é primordial”, recomendou.

Marcelo Borja, que realiza treinamentos e palestras para a revenda em todo o país, diz que a loja tem vida própria. “Ela, sim, pode gerar tráfego para o posto (não o contrário)”.

Segundo ele, o posto tem a esquina mágica, que é a ótima localização. “Eu vejo tantas oportunidades de vendas na esquina mágica, principalmente para loja de conveniência”. Borja detalha que é possível prever uma lista de possíveis clientes: escolas próximas ou vizinhas do posto, es-

critório de empresas, indústrias no bairro do posto, igrejas na redondeza, pessoas que fazem caminhada e passam pelo empreendimento, indivíduos que pedalam suas *bikes* e têm a loja no caminho.

EXPECTATIVAS PARA 2024

Na visão de Giselle e Borja, este ano promete mais crescimento para o mercado de conveniência, o que também exige mais atenção por parte do empresário, para manter-se operacionalmente eficiente frente à concorrência.

“A conveniência seguirá firme e sendo o melhor canal para consumo”, apontou o consultor. Segundo Borja, as lojas estão passando por um processo, que é um conceito além da conveniência, da trivial parada de passagem da casa ou do trabalho, para se tornarem o local de destino do consumidor. Ou seja, o cliente vai em busca daquele pão de queijo que só tem naquela loja, ele vai comprar a marca de cerveja geladíssima que só tem naquele local ou tomar aquele café *gourmet* que não encontra em nenhum outro lugar mais perto.

Para este ano, Giselle aposta na continuidade do investimento, especialmente por parte das grandes redes, em parcerias de valor, em logística / centros de distribuição, na expansão de seus pontos de ven-

das, tecnologia e na qualidade da oferta, especialmente de *food service*.

“Outra tendência que, a meu ver, continuará crescendo é a busca, por parte do revendedor, de outros serviços e ofertas geradoras de tráfego, além da loja de conveniência, para a área do posto. Ou seja, aquilo que agregue receita ao negócio e dê praticidade ao cliente”, observou.

TRABALHO OU PROCESSO?

Para parte da revenda, ainda há aqueles que acham que a conveniência dá muito trabalho para pouco retorno. Mas Bor-

ja desmistifica esse pensamento e afirma que, com a loja de conveniência, juntamente com a troca de óleo e o lavacar, é possível obter 40% de margem bruta, patamar inimaginável com as vendas somente de combustíveis.

“O que muitos chamam de trabalho, eu chamo de processo, com a grande vantagem de que não existe ‘guerra de preços’ entre lojas de conveniência. A proposta do produto certo, no lugar certo para o público certo funciona desde 1987, quando foi inaugurada a primeira loja de conveniência no Brasil”, destacou. ■



Marcelo Casal/Agência Brasil

Serviços de *delivery* e a venda via *app* passaram a ser realidade no mercado para atender ao consumidor que busca por praticidade

Confira as principais ações da Fecombustíveis durante mês de dezembro de 2023:

01 – Participação de James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, na reunião da Câmara Brasileira do Comércio de Combustíveis (CBCC), da Confederação Nacional do Comércio, Bens e Serviços (CNC), no Rio de Janeiro/RJ.

05 – Participação do presidente da Fecombustíveis na reunião da Diretoria da CNC, no Rio de Janeiro/RJ.

11 – Participação da Fecombustíveis na reunião do GT Institucional - Melhorias no biodiesel.

14 – Participação do presidente da Fecombustíveis na reunião da comissão organizadora da Expopostos & Conveniência 2024, em São Paulo/SP.

19 – Reunião virtual da Comissão de Postos de Rodovia, da Fecombustíveis, para tratar de interesses específicos de postos de rodovia.

20 – Acompanhamento do “*Workshop* de Monitoramento do Abastecimento” da ANP.

21 – Participação da Fecombustíveis na VIII Reunião de Monitoramento do Abastecimento de Etanol de 2023, realizada pelo MME.

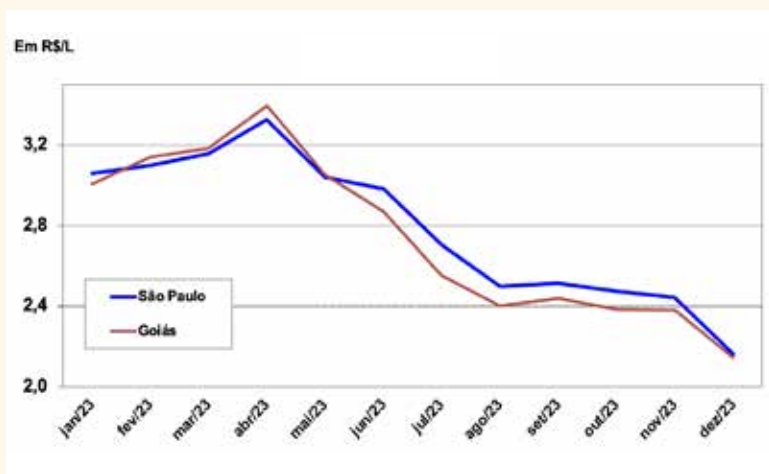
TABELAS

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

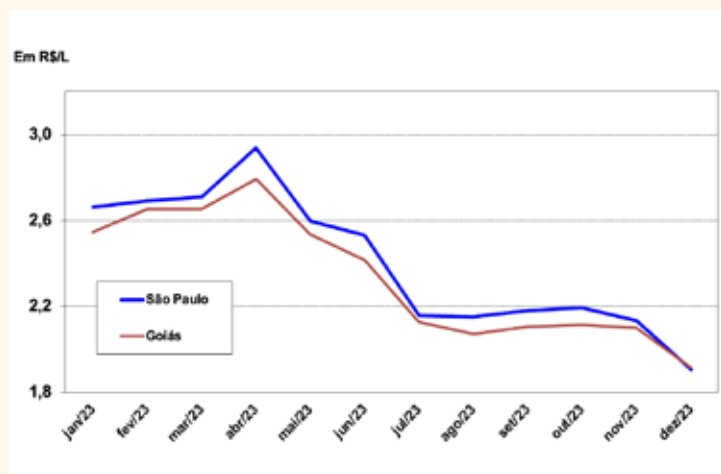
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
ANIDRO	11/12/2023 - 15/12/2022	2,134	2,143	HIDRATADO	11/12/2023 - 15/12/2022	1,859	1,899
	18/12/2023 - 22/12/2022	2,101	2,064		18/12/2023 - 22/12/2022	1,883	1,908
	25/12/2023 - 28/12/2022	2,109	2,116		25/12/2023 - 28/12/2022	1,900	1,928
	01/01/2024 - 05/01/2024	2,126	2,118		01/01/2024 - 05/01/2024	1,874	1,908
	08/01/2024 - 12/01/2024	2,056	2,063		08/01/2024 - 12/01/2024	1,843	1,852
	dezembro de 2022	3,171	3,189		dezembro de 2022	2,774	2,678
	dezembro de 2023	2,160	2,144		dezembro de 2023	1,906	1,915
	Varição 11/12/2023 - 12/01/2024	-3,7%	-3,7%		Varição 11/12/2023 - 12/01/2024	-0,8%	-2,5%
	Varição dezembro de 2023 x dezembro de 2022	-31,9%	-32,8%		Varição dezembro de 2023 x dezembro de 2022	-31,3%	-28,5%

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL ANIDRO (em R\$/L)



EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL HIDRATADO (em R\$/L)



Fonte: CEPEA/Esalq

Nota 1: Sem Pis/Cofins produtor (R\$ 0,1309)

Nota 2: Preço para vendas interestaduais.

TABELAS

FORMAÇÃO DE PREÇOS

Convênio ICMS 15/2023 (Gasolina) e 199/2022 (Diesel) - Referência 16/01/2024

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro ⁽¹⁾	27% PIS/COFINS Anidro ⁽³⁾	73% CIDE ⁽²⁾	73% PIS/COFINS ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da Distribuição
	AC	2,3118	0,7155	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200
AL	2,0155	0,6966	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,619
AM	2,2220	0,7182	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,847
AP	2,0823	0,7263	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,715
BA	1,8898	0,7020	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,499
CE	1,9643	0,7128	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,584
DF	2,1419	0,5800	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,629
ES	2,0399	0,5929	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,540
GO	2,1388	0,5773	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,623
MA	1,9566	0,7074	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,571
MG	2,0955	0,5875	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,590
MS	2,1342	0,5935	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,635
MT	2,2055	0,5989	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,711
PA	1,9854	0,7101	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,602
PB	1,9776	0,6926	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,577
PE	1,9692	0,6926	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,569
PI	1,9882	0,6980	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,593
PR	2,0374	0,5875	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,532
RJ	2,0870	0,5875	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,581
RN	1,9630	0,6966	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,567
RO	2,2866	0,7155	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,909
RR	2,2687	0,7182	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,894
RS	2,0551	0,6061	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,568
SC	2,0714	0,5956	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,574
SE	2,0932	0,6966	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,697
SP	2,0665	0,5794	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,553
TO	2,0478	0,5908	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,545
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,582	

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88% CIDE ⁽²⁾	12% PIS/COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	88% PIS/COFINS Diesel ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da distribuição
AC	3,6684	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,464
AL	2,9330	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,760
AM	3,5601	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,373
AP	3,0538	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,867
BA	2,9366	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,764
CE	2,9040	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,731
DF	3,1198	0,4894	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,882
ES	3,0517	0,5268	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,851
GO	3,1198	0,4882	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,881
MA	2,9420	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,769
MG	3,1099	0,5268	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,909
MS	3,1303	0,4882	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,891
MT	3,2001	0,4894	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,962
PA	2,9369	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,750
PB	2,9095	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,737
PE	2,9571	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,784
PI	2,9800	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,807
PR	3,0271	0,5244	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,824
RJ	3,0655	0,5304	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,869
RN	2,9095	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,737
RO	3,6380	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,451
RR	3,6164	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,430
RS	3,0029	0,5244	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,800
SC	3,0804	0,5256	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,879
SE	3,0267	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,854
SP	3,0487	0,5244	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,846
TO	3,0519	0,5320	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,857
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,859	

FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

	UF	88% Diesel A	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88%	12% PIS/	88% PIS/	Carga	Custo da
		S500		CIDE ⁽²⁾	COFINS	COFINS	ICMS	
					Biodiesel ⁽⁶⁾	Diesel ⁽³⁾	Ad rem ⁽⁴⁾	distribuição
Diesel S10	AC	3,7212	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,517
	AL	2,9858	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,813
	AM	3,6041	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,417
	AP	3,5818	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,395
	BA	3,0164	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,844
	CE	2,9708	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,798
	DF	3,1872	0,4894	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,949
	ES	3,1118	0,5268	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,911
	GO	3,1796	0,4882	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,940
	MA	2,9948	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,822
	MG	3,1781	0,5268	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,978
	MS	3,1831	0,4882	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,944
	MT	3,2529	0,4894	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,015
	PA	3,0290	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,842
	PB	2,9623	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,790
	PE	3,0099	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,837
	PI	3,0328	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,860
	PR	3,0830	0,5244	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,880
	RJ	3,1293	0,5304	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,932
	RN	2,9623	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,790
RO	3,6908	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,504	
RR	3,6692	0,5404	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	5,482	
RS	3,0667	0,5244	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,864	
SC	3,1404	0,5256	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,939	
SE	3,0795	0,5546	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,907	
SP	3,1087	0,5244	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,906	
TO	3,1047	0,5320	0,0000	0,0178	0,3093	0,9456	4,909	
		CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾					4,922	

Nota (1): Corresponde ao preço da usina/ produtor sem acréscimo do PIS/COFINS, incluso frete

Nota (2): Decreto 8395, de 28/01/2015, para Gasolina e o Decreto 9391/2018 para o Diesel - Alíquota reduzida a zero

Nota (3): Decreto 9101, de 20/07/2017, para Gasolina e a Lei 10.865/2004 para o Diesel - Alíquotas reduzidas a zero até 31/12/2023, Lei 14.592/2023

Nota (4): Base de cálculo do ICMS = Ad rem (Gasolina - Convênio ICMS 15/2023 - e Diesel - Convênio ICMS 199/2022)

Nota (5): Média ponderada considerando o volume comercializado no ano de 2022

Nota (6): Lei 11.116/2005 - Biodiesel (Alíquotas reduzidas a zero até 31/12/2023 - Lei 14.592/2023)

Obs: preços com base nas Tabelas Petrobras (refinarias) de 21/10/23 para Gasolina e óleo Diesel - ICMS Base -Convênio ICMS 15/2023 (Gasolina) e Convênio ICMS 199/2022 (Diesel)

Preços para o Estado da Bahia (S.Fco do Conde, Candeias, Jequié e Itabuna - Refinaria Acelen) - ref. 11/01/24 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 12/01/24

Esta planilha é elaborada com os dados públicos e oficiais previamente divulgados ao mercado pela Petrobras, Governo Federal e Governos Estaduais e pelo CEPEA/ESALQ.

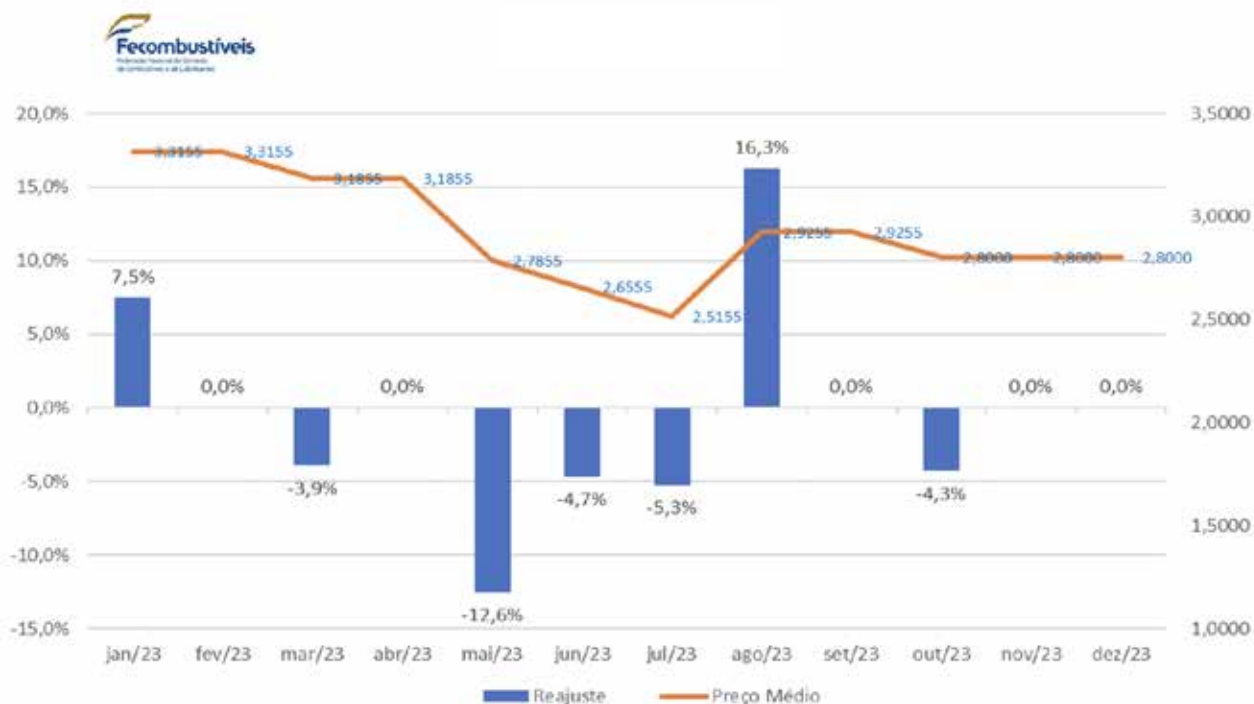
Utilizamos as tabelas públicas fornecidas pela Petrobras (Refinarias), a composição de tributos divulgada pelo Governo Federal e pelo CONFAZ (Ato Cotepe), além dos custos dos biocombustíveis (Fonte: Biodiesel = Leilões ANP e Etanol Anidro = Cepea/Esalq).

A Fecombustíveis se isenta de quaisquer erros nos dados fornecidos pelas fontes acima citadas e ressalta que esta planilha se destina exclusivamente a colaborar com a transparência do mercado e com a efetivação da competitividade do setor.

TABELAS

AJUSTES NOS PREÇOS DA PETROBRAS

GASOLINA



DIESEL



Fonte: Petrobras

Nota: As tabelas e informações sobre a composição de preços estão disponíveis no site da empresa, seção Nossas Atividades/ Preços de Vendas de Combustíveis (<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/precos-de-venda-de-combustiveis/>)

PREÇOS DE REVENDA E DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Período: 01/01/2021 à 31/12/2023 - (Preço Médio Brasil)*

Gasolina comum:



Óleo Diesel S10:



Etanol Hidratado comum:



Obs:

- 1 - A partir de 17/08/2020 os dados de distribuição de etanol hidratado não contemplam a parcela de ICMS/Substituição
- 2 - Desde a semana iniciada em 23/08/2020 os preços de distribuição são informados pelas distribuidoras à ANP através do SIMP

(*) Fonte: ANP - Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo em 11/01/2024

EXPOPOSTOS & CONVENIÊNCIA 2024

Traga **sua marca** para o evento
que reúne os principais tomadores
de decisão do mercado

10-12 setembro
SÃO PAULO EXPO



**3 DIAS DE
EVENTO**



**30 mil VISITANTES
QUALIFICADOS**



**30 mil m² DE
ÁREA DE EXPOSIÇÃO**



**+ 18 mil DECISORES
DIRETOS
PRESENTES NO EVENTO**



**+ 250 MARCAS
EXPOSITORAS**



**1.500 PARTICIPANTES
NO FÓRUM INTERNACIONAL**



GARANTA SEU ESPAÇO NA PLANTA E ACELERE SEUS NEGÓCIOS NA MAIOR FEIRA DO SETOR.

ÚLTIMOS ESPAÇOS DISPONÍVEIS!

Fale com nosso time comercial: contato@expopostos.com.br

Realização



Revista Oficial

**COMBUSTÍVEIS
& CONVENIÊNCIA**

Promoção e Organização



Montadora Oficial

**GL EVENTS
LIVE**

Local

SÃO PAULO EXPO
Exhibition & Convention Center