



**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 20 - Setembro 2023 - Nº 211  
[www.fecombustiveis.org.br](http://www.fecombustiveis.org.br)

# **ROUBOS DE CARGA DESEQUILIBRAM O SETOR**



**Entrevista com Fernando Moura, diretor da ANP**

# QUARTZ

LUBRIFICANTES



## Quartz Ineo MDC 5W-30: A nova era da lubrificação.

Chegou o **Quartz Ineo MDC 5W-30**, lubrificante TotalEnergies 100% sintético que eleva o desempenho dos veículos.

Graças à suas especificações **ACEA C2 e ACEA C3**, atende uma grande frota das principais montadoras do Brasil, sendo veículos motores **diesel leve com DPF, gasolina, etanol, flex e GNV**, ideal para racionalização de estoque enquanto atende as necessidades dos consumidores.

Com sua **“Tecnologia Antienvelhecimento”**, prolonga a vida útil do motor e mantém os componentes limpos. Tudo isso em uma fórmula que protege contra a oxidação e permite estender os intervalos de troca.



# TotalEnergies



Contate-nos  
para saber mais.

[totalenergies.com.br](http://totalenergies.com.br)

[TotalEnergiesBrasil](#)

[totalenergies\\_br](#)



20

## REPORTAGEM DE CAPA

Combustível roubado alimenta crime organizado e desestabiliza o mercado



## ENTREVISTA

Fernando Moura,  
Diretor da ANP



08

## MERCADO

- 32 • Restrição às exportações de óleo diesel da Rússia traz aumento de preços
- 36 • Biodiesel: aumento de teor não tem data, mas mercado precisa se preparar

## CONVENIÊNCIA

- 44 • BR Mania: tudo volta a ser como antes

## OPINIÃO

- 18 • James Thorp Neto
- 43 • João Carlos Dal'Aqua

## TABELAS

- 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 iStock e Divulgação Scania)**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](mailto:revista@fecombustiveis.org.br)

## Roubos de carga agravam no Norte e Nordeste

Nesta edição, abordamos um problema recorrente para a revenda de combustíveis: o roubo de cargas. Desde que atuo neste setor, há mais de dez anos, volta e meia este assunto vem à tona e a questão permanece a mesma: essa transgressão alimenta o crime organizado e promove a competição desleal no segmento. Em algumas regiões do país, a situação se agravou, como ocorreu no Norte, que sofre ação de grupos criminosos apelidados de “piratas”, que roubam os combustíveis das embarcações, deixando as cidades e comunidades ribeirinhas desprovidas de abastecimento, inclusive de gás de cozinha.

Além do eixo Rio - São Paulo, que permanece como rota dos roubos de combustíveis, principalmente rodoviários, também mostramos a atuação de criminosos na Bahia e na divisa com Pernambuco e outros estados da região Nordeste, que trazem desequilíbrio à concorrência e prejuízo aos cofres públicos. Confira todos os detalhes deste tema na **Reportagem de Capa**.

Quem quiser ficar por dentro do que está sendo discutido em relação ao aumento do teor do biodiesel ao diesel, leia a seção **Mercado**. Não sabemos quando aumentará ou quanto, mas o fato é que a revenda deve redobrar os cuidados com manutenção de tanques, filtros e bombas, se a proposta de elevação do percentual do biocombustível for aprovada.

Também na mesma seção (**Mercado**), trazemos uma reportagem sobre a restrição das exportações de óleo diesel da Rússia, cujo principal impacto deverá ser aumento de preços do combustível. Já o desabastecimento, em princípio, está descartado.

Em **Conveniência**, mostramos a oficialização do rompimento da parceria entre a Vibra Energia e a Americanas, que tinha um promissor projeto para as lojas BR Mania, mas naufragou.

Outro destaque é a **Entrevista** do mês, com Fernando Moura, diretor da ANP.

Boa leitura!

**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 Fernandes  
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

## Cade arquiva processo contra distribuidoras



Shutterstock

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) arquivou um inquérito administrativo que investigava a conduta das distribuidoras de combustíveis Vibra Energia, Raízen e Ipiranga sobre a formação de consórcio para participar de leilões das áreas portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de combustíveis líquidos.

O processo foi instaurado em 2019, para apurar se houve infração à ordem econômica dos certames, que leiloaram os terminais em Cabedelo (PB) e Vitória (ES), uma vez que tiveram poucas empresas interessadas.

Em junho, a Superintendência-Geral do Cade recomendou o arquivamento do inquérito administrativo, porém o conselheiro Luis Braido pediu análise do caso no Tribunal do órgão. Em 27 de setembro, Braido entendeu que o processo deveria ser encerrado no órgão antitruste e foi seguido pelos demais conselheiros.

## MP do PIS/Cofins do óleo diesel caduca

A Fecombustíveis informou, no início de outubro, que o Congresso Nacional não colocou em pauta a votação da Medida Provisória 1.175, que havia reonerado parcialmente o óleo diesel e o biodiesel com os impostos federais PIS e Cofins. Com isso, a MP perdeu a validade.

Publicada no Diário Oficial da União em 06 de junho, com vigência de 60 dias, a MP 1.175 foi prorrogada por mais 60 dias pelo Congresso, mas seu período de vigência expirou no dia 3 de outubro. A partir de 4 de outubro ficaram zeradas as alíquotas de PIS e Cofins sobre óleo diesel e biodiesel até 31/12/2023, conforme previsto na Lei 14.592/2023.

A Fecombustíveis espera que as distribuidoras de combustíveis repassem imediatamente a isenção dos impostos federais, que terá impacto na redução de preços do óleo diesel.

A Federação ressalta, no entanto, que os preços no Brasil são livres e que os tributos federais e estaduais correspondem apenas a uma parcela do valor final, cujo cálculo inclui custos como aquisição de produtos, importação, logística, adição de biocombustíveis (etanol anidro na gasolina e biodiesel no diesel) e remuneração das atividades de todos os elos da cadeia.



## Adição de corante no diesel marítimo

A ANP abriu no final de setembro consulta pública sobre a revisão da Resolução 903/2022. A proposta prevê a inclusão da obrigatoriedade da adição de corante no óleo diesel marítimo, para ser diferenciado do óleo diesel rodoviário S10. A iniciativa a agência reguladora tem como finalidade coibir as práticas irregulares comuns em que o diesel marítimo é vendido como se fosse o rodoviário.

Os interessados em participar da consulta pública têm até 8 de novembro para sugerir mudanças. A audiência pública está agendada para 27 de novembro, das 14h30 às 18h.

O uso do diesel marítimo em veículos pode causar problemas no motor, danificando o sistema de pós-tratamento, uma vez que este diesel pode conter até 0,5% de enxofre. Além da avaria mecânica, outra consequência é o aumento das emissões de gases de efeito estufa, prejudicando o meio ambiente.

## Gasolina carbono neutro

Em setembro, a Petrobras anunciou o lançamento da Gasolina Podium carbono neutro, que tem menor teor de enxofre e maior octanagem — o que aumenta a eficiência energética do veículo e, conseqüentemente, reduz a emissão de gases de efeito estufa.

A Gasolina Petrobras Podium foi lançada em 2002 mas, segundo a empresa, vem sendo aprimorada desde então. Uma das inovações foi o uso da metodologia de avaliação do ciclo de vida (ACV) do produto, que mensura as emissões em todo o ciclo de vida do combustível, desde a extração e produção das matérias-primas, transporte, processamento, distribuição e uso final. Os resultados obtidos foram revisados por um painel de especialistas da consultoria ACV Brasil.

Segundo a Petrobras, as emissões do combustível serão previamente compensadas antes mesmo da venda ao consumidor. Produzida na



Shutterstock

Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão (SP), a Petrobras Podium por enquanto está disponível, exclusivamente, em postos da rede Vibra, nas principais cidades do país.

# De olho no metanol



**POR MÔNICA SERRANO**

**N**este ano, a imprensa passou a divulgar, com maior regularidade, a presença de metanol na gasolina e no etanol acima das especificações de qualidade determinadas pela ANP. Segundo a Agência, de 1º de janeiro até 31 de agosto de 2023, foram lavrados 118 autos de infração em postos revendedores, relacionados a vício de qualidade por presença irregular de metanol na gasolina e no etanol, ante o mesmo período do ano passado, quando foram aplicados 71 autos de infração pela mesma motivação.

Fernando Moura, diretor da ANP, tem acompanhado de perto as irregularidades relacionadas ao tema e orientado a fiscalização a atuar com intensidade e firmeza na identificação e repressão a essas anormalidades.

Mestre em Direito pelo Centro Universitário de Brasília (UniCeub), possui MBA Executivo em Negócios pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (IBMEC). É Especialista em Políticas Públicas pela *National Defense University*, em Washington-DC,

e em Direito das Relações Internacionais na Universidade de Brasília (UnB).

Em sua trajetória profissional, foi Secretário Executivo Adjunto da Casa Civil da Presidência da República, Secretário de Modernização do Estado na Secretaria Geral da Presidência da República, bem como atuou em diferentes segmentos na iniciativa privada, além de integrar conselhos de administração e fiscal de grandes empresas. Ele também foi Secretário Executivo do Ministério do Meio Ambiente.

Em 20 de março do ano passado, Moura assumiu a Diretoria III, da ANP, que abrange temas relacionados à Superintendência de Biocombustíveis e de Qualidade de Produtos, Centro de Pesquisas e Análises Tecnológicas, Superintendência de Desenvolvimento e Produção, Superintendência de Fiscalização do Abastecimento, Núcleos Regionais de Fiscalização do Abastecimento e Núcleo de Fiscalização da Medição da Produção de Petróleo e Gás Natural.

Na entrevista exclusiva concedida à revista **Combustíveis & Conveniê-**

cia, Moura também abordou assuntos referentes às resoluções que alteraram as especificações de qualidade do diesel e do biodiesel e informou que a área técnica da ANP está realizando uma Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da Resolução nº 790, de 2019, que implementou o novo Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis (PMQC), que será concluída no início de 2024, para que sejam traçados os próximos passos ou realizados ajustes no novo formato.

**Combustíveis & Conveniência: No balanço do primeiro semestre de 2023, foram lavrados 513 autos de infração por comercialização de produto não conforme com as especificações. Quais foram os resultados relativos ao vício de qualidade por presença de metanol no etanol e na gasolina na revenda?**

**Fernando Moura:** De 1º de janeiro até 31 de agosto de 2023, para postos revendedores de combustíveis líquidos, em todo território nacional, foram lavrados 118 autos de infração relacionados a vício de qualidade, por presença irregular de metanol na gasolina e no etanol. No mesmo período e segmento, em 2022, foram lavrados



O revendedor de combustíveis líquidos pode realizar teste simples, barato e eficaz para verificar em campo, no momento do recebimento da carga de combustível, a eventual presença irregular de metanol

71 autos de infração por presença irregular de metanol na gasolina e no etanol.

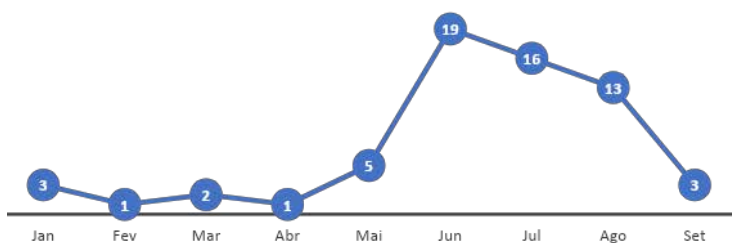
**C&C: Do ano passado para este ano, os estados que comercializaram combustíveis com a presença irregular de metanol aumentaram de três para seis. Por que esse tipo de irregularidade está se expandindo? Há alguma iniciativa da ANP para coibir esse tipo de fraude?**

**FM:** A Diretoria da ANP tem acompanhado de perto as irregularidades relativas a vício de qualidade por presença do

metanol, e orientado a fiscalização a atuar com intensidade e firmeza na identificação e repressão a essas anormalidades, no varejo e nas fontes primárias de suprimento do referido solvente. O quadro abaixo indica curva de redução dessas irregularidades, desde junho, atestando a assertividade dos trabalhos de fiscalização.

Interdições Cautelares								
Motivação: vício de qualidade no combustível, por presença irregular de metanol								
Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set
3	1	2	1	5	19	16	13	3

(Uma mesma interdição cautelar de determinado agente econômico pode conter mais de um produto com vício de qualidade, assim como um mesmo agente econômico pode ser interditado mais de uma vez.)



Verifica-se que houve um aumento no número de agentes econômicos interditados cautelarmente por comercializarem produtos não conformes, por presença de metanol, a partir de maio, com pico em junho e queda das irregularidades identificadas de forma acentuada de julho em diante. A presença do metanol nos combustíveis é especificada no limite máximo

de 0,5% do volume e a tolerância do método de análise é de até 0,7%.

Variações nas curvas de irregularidades no comércio de combustíveis estão associadas às condutas irregulares de agentes econômicos. Todos os casos deste tipo irregularidade, identificados pela ANP, são enquadrados na Lei nº 9.847/99 (Lei de Penalidades), a qual prevê dois tipos de punição aplicados ao final do processo administrativo sancionador: a penalidade pecuniária, a qual resulta em multa financeira, e a penalidade de suspensão de direitos e revogação de autorização para o exercício da atividade.

No primeiro caso, para as irregularidades por vício de qualidade, o valor mínimo da multa é de R\$ 20 mil, podendo chegar a R\$ 5 milhões. No segundo caso, aplica-se quando há reincidência. Além disso, a empresa poderá ter sua autorização revogada definitivamente e seus sócios serem impedidos de atuar no mercado regulado pela ANP por cinco anos.

Todos os processos sancionadores decorrentes de irregularidades por vício de qualidade nos combustíveis comercializados são encaminhados ao Ministério Público para investigação quanto à existência de crime e, na grande maioria dos casos, os sócios respondem processo na justiça criminal.



**C&C: O combustível adulterado por metanol apreendido pela ANP pode ser recuperado, sendo reaproveitado para retorno ao mercado, dentro dos níveis de especificação da Agência?**

**FM:** A diretriz da política energética brasileira é no sentido do proveito racional das fontes de energia. Assim, há casos em que é possível e conveniente economicamente recuperar e reutilizar o combustível fora de especificação. Cada caso é estudado individualmente, no âmbito do processo cautelar de apreensão e acompanhamento pelas equipes de fiscalização em campo. O procedimento para que o revendedor busque a readequação de produto fora das especificações está descrito na Resolução nº ANP 663/2017.

Em geral, nos casos recentes, o combustível contaminado com metanol encontrado em postos revendedores foi encaminhado para descarte em empresas legalmente autorizadas pela área ambiental do estado, e com o acompanhamento da área de fiscalização da ANP.

Vale destacar que todo e qualquer revendedor de combustíveis líquidos do país pode — e deve — realizar teste simples, barato e eficaz para verificar em campo, no momento do recebimento da carga de combustível, a eventual presen-

“ A presença do metanol nos combustíveis é especificada no limite máximo de 0,5% do volume e a tolerância do método de análise é de até 0,7%

ça irregular de metanol. Para tanto, basta o uso do teste do colorimétrico qualitativo, sinalizador de metanol, amplamente disponível no mercado. O revendedor deve, ainda, agir com cautela no sentido de devolver a carga do combustível com a indicação da irregularidade.

**C&C: Houve uma reunião recente da ANP (Superintendência de Fiscalização do Abastecimento) na sede do Sindicomb (sindicato da revenda do município do Rio de Janeiro) para discutir a implementação de um treinamento para identificação do metanol nos combustíveis, na presença de solvente. O senhor poderia detalhar esta iniciati-**



### **va? Há possibilidade de se expandir esse treinamento para outros estados?**

**FM:** É preciso esclarecer que a discussão em andamento para construção de uma agenda de treinamento com os trabalhadores dos postos revendedores de combustíveis surge por iniciativa da Federação Nacional dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo (Fenepospetro), que procurou a ANP em função dos riscos e para a adoção de medidas possíveis para mitigar eventuais danos aos trabalhadores, no caso da presença irregular de metanol nos combustíveis.

A Agência informou sobre a ampliação dos trabalhos de fiscalização para identificar e reprimir as irregularidades decorrentes da presença do metanol em combustíveis e acolheu sugestões, envolvendo nas discussões o Sindcomb, para a construção de uma agenda de treinamento no controle da qualidade dos combustíveis comercializados no varejo, com foco no metanol.

Está programada nova reunião entre os envolvidos, para formatação desse trabalho de treinamento experimental na cidade do Rio de Janeiro. A hipótese de expansão dessa agenda é possível e será amadurecida a partir da experiência em construção no município.

**C&C:** De acordo com a Resolução ANP nº 858/2021, se um posto revendedor que exibe bandeira de determinada marca optar por comercializar combustível de outra marca, em uma ou mais bombas, deverá obrigatoriamente informar, na própria bomba, a origem do produto ao consumidor. Quantos postos foram autuados pela ANP, desde a aprovação da Resolução 858/2021 ou neste ano, que não identificam a origem do combustível na bomba que comercializa combustíveis de outros fornecedores, que não seja da marca que ostentam?

**FM:** A Resolução ANP nº 858/2021, publicada no DOU em 08/11/2021, alterou a Resolução nº 41/2016, a qual regulamenta a atividade de revenda de combustíveis líquidos em todo território nacional. Esse processo de aperfeiçoamento regulatório foi longo, rigoroso e exaustivamente discutido com a sociedade e os agentes econômicos. As mudanças ocorreram no sentido de melhorar o ambiente concorrencial e a dinâmica comercial dos combustíveis no varejo, assegurando todas as informações devidas aos consumidores, inclusive quanto à origem dos produtos.

A Fecombustíveis participou ativamente do debate, tendo inclusive se manifestado formalmente, concordando com as mudanças realizadas pela Resolução nº 858/2021 mencionadas. Destaca-se, ainda, que as medidas estabelecidas nessa norma estão em linha com o art. 1º, inciso II, da Resolução CNPE nº 12/2019, do Conselho Nacional de Política Energética.

Quando a fiscalização identifica um agente econômico sonogando informações aos consumidores quanto à origem dos produtos, ele é penalizado pela ANP. No período de novembro de 2021 a agosto de 2023, há registro no sistema de gestão da fiscalização de 682 autos de infração por sonegar informações ao consumidor ou fazê-lo de forma irregular, sendo parte destas autuações, na ordem de 18% (equivalente a 122 autos de infração), por não informar ao consumidor a origem dos combustíveis comercializados, quando adquirido de fornecedor diferente do cadastrado e da marca comercial exibida nas testeiças das instalações do posto revendedor.

**C&C: Como a Agência se posiciona em relação ao aumento de etanol anidro à gasolina para 30% e do biodiesel ao diesel para 20%, conforme pre-**

**vê o projeto Combustível do Futuro, considerando a questão da qualidade dos combustíveis?**

**FM:** Essa decisão tem relação com a política energética nacional, que cabe ao Governo, devendo ser direcionada ao Ministério de Minas e Energia (MME). A ANP, enquanto agência reguladora, não formula políticas públicas, mas, sim, as implementa.

**C&C: O teor de biodiesel no diesel continua sendo a principal não conformidade detectada pelas ações de fiscalização da ANP, conforme as divulgações da Agência. Porém, as resoluções da ANP 920/23 e 40/2023 buscaram aprimorar as especificações de qualidade do biodiesel e do óleo diesel, a fim de minimizar os efeitos das características do biocombustível sobre a qualidade do diesel. Já seria possível mensurar algum resultado favorável depois da implementação das resoluções?**

**FM:** A não conformidade de teor de biodiesel no óleo diesel tem, a rigor, relação com a adição divergente de biodiesel (B100) no óleo diesel. Não guarda qualquer correlação com a revisão das regras de qualidade citadas, tampouco lhe serviu de motivação.





## O futuro do novo PMQC será definido após avaliação técnica, prevista para ser concluída em janeiro de 2024

A Resolução ANP nº 920 foi publicada em abril deste ano e entrou em vigor em data ainda recente, em 3 de julho. É necessário, portanto, aguardar a aplicação dos novos limites estabelecidos, observados os seus respectivos marcos temporais fixados. Ou seja, ainda é cedo para se extrair conclusões.

A Agência estudou o tema com a profundidade devida, para o que contou com ampla e importante participação social, e adotou as medidas possíveis e adequadas

para aperfeiçoamento da norma. Nesse sentido, registro que as manifestações recebidas após a edição da resolução têm sido bastante positivas.

**C&C: O Diesel R5 da Petrobras poderia ser uma alternativa para substituir uma parcela do biodiesel de éster na mistura ao diesel, como forma de evitar os problemas de não conformidade com o aumento da mistura? O Diesel R5 e o óleo diesel têm moléculas compatíveis?**

**FM:** A substituição de parcela do biodiesel por diesel coprocessado (5% de conteúdo renovável e 95% de óleo diesel fóssil), denominado pela Petrobras de “Diesel R5”, escapa da competência da ANP. Dada a sua natureza, é assunto cuja deliberação compete ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

Com relação à questão da compatibilidade das moléculas, cabe registrar que o diesel coprocessado possui tipicamente a mesma composição físico-química do óleo diesel mineral, não havendo discrepância nas especificações técnicas que justifiquem a diferenciação.

**C&C: A ANP implementou um projeto-piloto do novo Programa de Mo-**

**monitoramento de Qualidade dos Combustíveis em Goiás e no Distrito Federal. O senhor poderia nos dar um panorama de como está o andamento deste projeto? Quais foram os problemas identificados?**

**FM:** O novo modelo do Programa de Monitoramento de Qualidade dos Combustíveis (PMQC), regulamentado pela Resolução ANP nº 790, de 2019, tem características que o distinguem do PMQC tradicional. Uma delas é a contratação, pelos próprios agentes econômicos, de laboratório credenciado pela ANP para coleta, transporte e análises físico-químicas de amostras de combustíveis líquidos automotivos. Outra diferença é a ampliação do escopo do monitoramento, que passou a abranger os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRR) e bases de distribuição.

Por compreensível cautela, a ANP iniciou o novo modelo do PMQC por projeto-piloto em Goiás e no Distrito Federal, que, atualmente, se encontra em seu terceiro período de execução, estando em vigor o segundo aditivo do Termo de Credenciamento firmado entre a ANP e o laboratório da Universidade Federal de Goiás (UFG), com vigência até 22 de abril de 2024.

**C&C: Houve alguma análise da ANP sobre o que pode ser aprimorado?**

**FM:** Até o momento, tal modelo, como projeto-piloto, vem correspondendo às expectativas, registrando cerca de 80% de adesão de agentes econômicos dessas Unidades Federativas. A isso, vem se somar o desempenho a contento da UFG e o afastamento de qualquer insegurança jurídica do Programa a partir de resultado do julgamento, pelo Supremo Tribunal Federal, em agosto de 2022, de Ação Direta de Inconstitucionalidade.

**C&C: Há alguma previsão sobre a expansão desse modelo para outros estados?**

**FM:** Atualmente, a área técnica da ANP está realizando uma Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da Resolução nº 790, de 2019, cuja conclusão, programada para o início de 2024, será levada à deliberação da Diretoria Colegiada da ANP. Consequentemente, o futuro do novo PMQC somente será definido após essa deliberação, ao que se seguirá, caso a decisão seja pela expansão ou aperfeiçoamento do programa, rito processual de praxe que embasa a edição de ato normativo. ■



# COMBUSTÍVEL PARA VOCÊ IR ALÉM!

CARREGANDO **COM AGILIDADE**,  
ENTREGANDO **COM SEGURANÇA**  
E MOVIMENTANDO **COM AMOR**.



APONTE SEU  
CELULAR PARA CÁ  
E FAÇA A SUA COTAÇÃO!

Instagram: @ROYALFICOFICIAL   Facebook: ROYAL FIC   LinkedIn: ROYAL FIC   Website: ROYALFIC.COM.BR



**27** ANOS  
MOVIMENTANDO  
COM AMOR.





## Concorrência desleal mina o mercado saudável

Não é de hoje que o mercado de combustíveis convive com as mais diferentes irregularidades. A cada período, há algum tipo de fraude que se destaca das demais e, atualmente, temos observado um aumento das incidências de adição do metanol no etanol e na gasolina. A ANP admite a presença de metanol nos combustíveis até 0,5%. A substância é tóxica e a legislação proíbe seu uso como combustível por ser altamente prejudicial à saúde. Somente neste ano, as irregularidades com metanol nos combustíveis atingiram o Espírito Santo, Sergipe, Rio de Janeiro, São Paulo, entre outros estados. Segundo a ANP, os casos com metanol estão numa curva descendente desde julho. Esperamos que diminuam as ocorrências deste tipo de fraude, pois trazem grande prejuízo ao mercado e mancham a imagem da revenda.

Nos próximos meses, estamos na expectativa da votação da reforma tributária no Senado Federal. Já tivemos uma grande vitória, com a implementação da monofasia tributária para a gasolina e o óleo diesel, mas, para o combate às fraudes ser mais efetivo, é necessário que o etanol hidratado também entre no mesmo sistema. Para que isso ocorra, a reforma será essencial, no sentido de assegurar que os combustíveis vendidos no país tenham um valor único em reais, sem as diferenças de preço entre os estados, que possibilitam as brechas para a atuação de agentes que minam o mercado leal, com a venda

clandestina de etanol, passeio de nota e as “barrigas de aluguel”.

No entanto, certos tipos de fraudes não dão trégua. É o caso dos roubos de carga de combustíveis, que, desde que atuo no setor da revenda, é prática comum em diferentes estados. Não temos dados oficiais, pela dificuldade de reunir as informações específicas do setor, mas ainda enfrentamos este problema, que representa a ponta de um *iceberg*. O produto é roubado, descarregado ou vendido de forma irregular, alimentando o crime organizado. Há alguns anos, os alvos eram os grandes centros, como São Paulo e Rio de Janeiro, mas, hoje, este crime se espalhou para outras regiões. Na região Norte, os criminosos ganharam o nome de piratas por roubarem as embarcações que transportam combustíveis. Não é fácil flagrar a atuação das quadrilhas, pois o combustível desaparece rapidamente, descarregado em algum tanque. O estrago continua quando um posto comparsa passa a vender esse combustível por um preço muito abaixo do mercado. O revendedor honesto, que paga os seus impostos e cumpre seus compromissos, passa a enfrentar competidores desleais. Não é possível concorrer com bandidos. Por isso, devemos alertar as autoridades sobre os movimentos suspeitos, redobrar a segurança dos caminhões-tanques da modalidade FOB, combater as fraudes do setor e atuar incessantemente em defesa de um mercado leal e justo para todos.

## Confira as principais ações da Fecombustíveis durante mês de agosto e setembro de 2023:

### AGOSTO

- 07** – Participação de James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, em reunião virtual da Diretoria Especial da Fecombustíveis.
- 07** – Participação da Fecombustíveis na reunião do GT Institucional - Melhorias no biodiesel.
- 09** – Participação da Fecombustíveis em reunião virtual com o IBP, Brasilcom, Sindigás, sobre a Lei do Motorista.
- 09** – Reunião do Conselho de Representantes da Fecombustíveis, em Belo Horizonte (MG).
- 10 e 11** – Participação da Fecombustíveis no 17º Congresso dos Revendedores de Combustíveis do Sudeste do Brasil, em Belo Horizonte (MG).
- 17** – Participação de James Thorp Neto na reunião da Diretoria da Confederação Nacional do Comércio, Bens e Serviços (CNC), no Rio de Janeiro (RJ).
- 21** – Participação da Fecombustíveis na reunião do GT Institucional - Melhorias no biodiesel, na PUC - RJ.
- 21** – Participação de James Thorp Neto e equipe Fecombustíveis em reunião virtual com o Sindipostos-Piauí, para tratar de interesses da revenda do Piauí.
- 23** – Participação de James Thorp Neto em reunião com Renan Filho, ministro dos Transportes, para tratar de temas de interesse da revenda, em Brasília (DF).
- 24** – Participação de James Thorp Neto na inauguração da nova sede do Sindi-combustíveis-Bahia, em Salvador (BA)
- 30** – Participação de James Thorp Neto em reunião com Associação Brasileira da Indústria de Equipamentos para Postos de Serviços (Abieps), no Rio de Janeiro (RJ).

### SETEMBRO

- 05** – Participação de James Thorp Neto, presidente, Alfredo Ramos, vice-presidente, e advogados da Fecombustíveis, em reunião com Luiz Marinho, ministro do Trabalho e Emprego, para tratar de temas de interesse da revenda.
- 07** – Participação de James Thorp Neto em reunião virtual com equipe da Fecombustíveis para tratar de assuntos relacionados ao Direito da Concorrência/Senacon.
- 11 e 18** – Participação da Fecombustíveis na reunião do GT Institucional - Melhorias no biodiesel.
- 21** – Participação do Presidente James Thorp Neto em reunião virtual da Diretoria Especial da Fecombustíveis e o Sindipetro Serra Gaúcha.
- 23** – Participação da Fecombustíveis, Ministério de Minas e Energia, ANP, produtores e distribuidoras na VI Reunião de Monitoramento do Abastecimento de Etanol de 2023.



# Combustível roubado alimenta crime organizado e desestabiliza o mercado

Em todo o país, cargas de combustíveis roubadas são desviadas por facções criminosas, que, além de fomentarem o mercado irregular e a competição desleal, ainda colocam a população e o meio ambiente em risco

POR ROSEMEIRE GUIDONI





**E**mbora seja difícil obter números consolidados sobre a quantidade de combustível roubado ou desviado no Brasil, basta uma rápida busca pelo tema nos principais veículos de comunicação do país para entender que não se trata de um fato isolado. Os casos de roubo e furto

têm características diferentes, a depender da localidade onde ocorrem, mas uma coisa é certa: o produto subtraído alimenta o crime organizado e fomenta a concorrência desleal. Isso sem contar o uso na fabricação de entorpecentes (o refino da cocaína é feito com gasolina), o narcotráfico, o garimpo ilegal e a sua relação com o desmatamento.

Segundo fontes consultadas pela **Combustíveis & Conveniência**, uma das razões da carência de dados resulta do fato de que muitos empreendedores que utilizam caminhões-tanque na modalidade FOB (retiram o combustível na base de distribuição) tendem a não registrar um Boletim de Ocorrência quando o roubo acontece. “Quando existe um seguro de carga, o revendedor até faz o BO, mas, caso contrário, a maior preocupação é a recuperação do caminhão, pois o registro do ocorrido não vai garantir o combustível de volta”, disse um empresário da região Norte do país, que preferiu não se identificar. O motivo do sigilo é um roubo recente e o receio de represálias. “Recuperei o caminhão, mas a carga, que foi receptada por outro posto conivente com o crime, não. E, pior, os criminosos, que foram encontrados pela polícia, com a ajuda do sistema de rastreamento do veículo, pagaram fiança e não foram detidos”, contou.

Além da falta de registros na polícia, outro motivo da ausência de dados é o fato de que as investigações, normalmente, seguem sob sigilo de justiça.

O crime assume características distintas, a depender da região onde é praticado. No entorno de bases de distribuição de combustíveis, por exemplo, é comum o furto parcial de cargas (quando o caminhão passa por lombadas e reduz a velocidade), especialmente quando se trata de veículos sem sistemas de rastreamento, que monitoram todo o trajeto e eventuais paradas suspeitas. A ação já é tão comum que os criminosos são conhecidos no setor como “formiguinhas” — ou “latinhas”, como são chamados no Norte e Nordeste. No caso, esse tipo de roubo costuma ser somente da quantidade de combustível que fica na tubulação, algo entre 100 litros e 200 litros.

### REGIÃO NORTE SOFRE AÇÃO DE PIRATAS

Apesar de o problema afetar o mercado de Norte a Sul, uma das situações mais graves tem sido registrada na região amazônica, com grupos criminosos conhecidos como “piratas”, que atacam as embarcações que transportam combustíveis.

As balsas levam, principalmente, óleo diesel para suprir as usinas termelétricas desligadas do sistema interligado nacional, as quais

produzem energia elétrica para as comunidades locais. Mas, além das usinas, as embarcações também levam combustíveis e gás de cozinha (GLP) para comunidades ribeirinhas.

“Estamos falando de um produto essencial para a sociedade brasileira, que precisa chegar a todos os rincões do país. O transporte hidroviário na região Norte é fundamental para isso, e é um trabalho ‘hercúleo’ levar combustíveis para cidades extremamente afastadas dos polos de fornecimento de derivados”, disse Roberto Argenghy, presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), durante o Seminário Segurança das Hidrovias do Norte, realizado em agosto deste ano. Segundo ele, o planejamento, na região, é essencial. “Às vezes é preciso abastecer uma comunidade com seis meses de antecedência, pois com a seca há dificuldades para a chegada das balsas”, explicou.

Os problemas com o transporte aquaviário também foram apontados por Ottomar Lustosa Mascarenhas, Chefe de Núcleo Regional da ANP, que, durante o mesmo evento, citou que a própria Agência já precisou flexibilizar a obrigatoriedade de adição de biodiesel ao diesel na região, dada a dificuldade do B100 chegar ao destino em períodos de cheia do Rio Madeira.

“Existem trechos onde a embarcação tem velocidade reduzida, há igarapés e condições climáticas adversas, que influenciam

a ação de agentes clandestinos”, afirmou. Tais condições fazem com que o percurso pela hidrovia, que pode demorar cerca de 20 dias, se torne mais arriscado. A balsa passa por vários pontos de vulnerabilidade, favorecendo a ação dos criminosos.

Na região, o combustível roubado tem destinações diversas: madeireiras e mine-radores ilegais, abastecimento de pequenos aviões que fazem parte da rota do narcotráfico e contrabando. “A própria ANP participou, junto com outras entidades, de uma ação para combater o garimpo ilegal em terras indígenas, em Roraima — estado que chegou a ser o 4º consumidor de combustível de aviação no país. Na região, havia dezenas de pontos de abastecimento (PAs) operando de forma irregular”, disse Mascarenhas, informando que todos os PAs envolvidos foram revogados pela agência reguladora.

A maior parte dos produtos desviados na região (entre 75% e 80%) é o óleo diesel (S500 e S10), incluindo incluindo o marítimo, afirmou Maximiano Modesto, coordenador do núcleo Norte da distribuidora Ipiranga.

Na região, nos últimos 18 meses, foram roubados 4 milhões de litros de combustíveis, segundo dados do Instituto Combustível Legal (ICL), levantados em parceria com o IBP. “Este volume todo foi subtraído, principalmente, no ano passado. Há cerca de seis meses, desde o início de 2023, o problema foi



**Um dos principais danos à revenda de combustíveis é a competitividade desleal, que pode acontecer a partir da comercialização de combustíveis roubados, que são vendidos abaixo do preço de mercado**



reduzido substancialmente, pois as empresas que fazem o transporte de combustíveis na região passaram a contratar recursos de segurança privada”, disse Emerson Kapaz, presidente do ICL. Segundo ele, embora a contratação de profissionais de segurança particulares contribua para inibir os roubos, isso traz um custo extra para os transportadores do produto, o que encarece o combustível. Além disso, a presença de seguranças armados eleva o risco de confronto com criminosos, o que pode aumentar a insegurança para todos que estão na embarcação e, também, causar vazamentos de combustíveis no rio, trazendo sérios impactos do ponto de vista ambiental.

O valor de cada carga subtraída pode, facilmente, superar R\$ 1 milhão. Como exemplo, em maio deste ano, três criminosos locais foram presos por envolvimento no roubo de uma carga de 250 mil litros de combustíveis, que era transportada em uma balsa petroleira, avaliada em R\$ 1,5 milhão.

### CONTROLE NA REGIÃO AMAZÔNICA LEVA O CRIME PARA OUTRAS LOCALIDADES

Mário Flávio Brayner, consultor do ICL na região Norte, confirmou que as ações de segurança adotadas pelos transportadores, depois da publicação do Manual de Boas Práticas, elaborado de forma colabora-



Roubos de combustíveis em dutos estão diminuindo. O número de ocorrências passou de 270 em 2019, para 60 até setembro deste ano

Pixabay

tiva pelo ICL e o IBP, trouxe um decréscimo na quantidade de crimes, especialmente a partir do final do ano passado (2022). No entanto, segundo ele, isso levou os agentes criminosos a mudarem de lugar.

“A pirataria estava mais concentrada ao Sul do Rio Madeira, no Amazonas. No médio Madeira, nos municípios de Autazes e Manicoré, o principal destino era a mineração ilegal. Na foz do Madeira, na divisa com



o Pará, o roubo alimentava pontões e postos ribeirinhos”, contou Brayner. De acordo com ele, Rondônia também é um dos destinos do combustível roubado — mas, no caso, o escoamento do produto é feito tanto por hidrovias quanto por vias terrestres.

Eduardo Valente, secretário-executivo do Sindipetro - RO, sindicato representante da revenda no estado de Rondônia, aponta que o problema vai além. “Muitos postos e Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs) da região começaram a relatar queda nas vendas de diesel. A razão disso é que o combustível irregular tem abastecido fazendas e outros consumidores locais”, contou. Segundo ele, além de preço menor, o combustível entregue por agentes irregulares é o diesel A, ou seja, o óleo diesel sem a adição de biodiesel (B100).

“Todos sabem que o biodiesel, especialmente na região Norte, é destinado para o uso em máquinas agrícolas, causa grandes problemas, seja pela absorção de água, seja pelo fato de os motores permanecerem por períodos maiores sem uso. Assim, o diesel sem o B100 é visto como um produto mais vantajoso para o mercado”, disse.

Valente enfatizou que isso desequilibra a concorrência na região de Porto Velho, pois os postos locais, além dos TRRs, não conseguem praticar o mesmo preço aos seus consumidores — sem contar a questão do bio-

diesel. “É um problema, o Rio Madeira é dominado por facções criminosas e o produto, que chega em Rondônia, às vezes, abaixo do preço de custo, sem nota fiscal, e desequilibra toda a concorrência”, afirmou.

O representante do Sindipetro disse, ainda, que na região o chamado “passeio de nota fiscal” é bastante comum. “Uma carga regularizada sai com nota fiscal para entrega em regiões de fronteira, como na divisa com a Bolívia, mas o caminhão faz vários trajetos com o mesmo documento — no caso, transportando produtos irregulares”, contou. Ele também explicou que o combustível destinado à exportação é isento de tributos, o que gera uma diferença no preço de cerca de R\$ 1,30 por litro. “Temos um balde cheio de furos”, ressaltou, mencionando a necessidade de intensificar as ações de fiscalização na região, as quais acabam se refletindo em estados vizinhos, incluindo a região Centro-Oeste, um polo do agronegócio, com grande quantidade de fazendas, que são rotas de caminhões que fazem o transporte de produtos.

## **FALTA DE PUNIÇÃO**

O “balde cheio de furos”, citado por Valente, não é exclusividade da região Norte. Em todo o país, o roubo de cargas de combustíveis também está ligado a facções criminosas, que usam os postos revendedores como estratégia para lavagem de dinheiro. Estas revendas, que



Região Norte sofre ação de quadrilhas que atacam as embarcações que transportam combustíveis

fazem parte das quadrilhas, encomendando ou receptando o produto roubado, passam a comercializar os combustíveis por valores abaixo dos praticados no mercado, desequilibrando a concorrência.

“Falta punição adequada”, disse Carlo Faccio, diretor do ICL. De fato, existem penas tanto pelo roubo quanto pela associação a organizações criminosas, mas o caminho que o produto roubado percorre nem sempre é mapeado. “O combustível, qualquer um deles, é vendido a granel. Uma vez colocado no tanque de um posto, veículo ou outro local de armazenamento, se mistura ao produto que já estava lá, o que inviabiliza a identificação de sua origem”, explicou. Por isso, o ICL defende a aprovação do Projeto de Lei (PL) 8455, que tipifica crimes de roubo, descaminho e receptação. Segundo o Instituto, a lei do perdimento, que estabelece a doação do combustível apreendido para órgãos públicos, também é uma estratégia para desestimular o crime. Po-

rém, em muitos casos, os próprios agentes responsáveis pela fiscalização estão envolvidos. Em 26 de setembro (2023), data de fechamento desta reportagem, dois agentes da Polícia Rodoviária Federal (PRF) foram demitidos por Flávio Dino, ministro da Justiça, por estarem envolvidos com uma quadrilha de roubo de cargas. O crime foi identificado por meio de uma ação iniciada em 2019 (Operação Estropie), o que demonstra a dificuldade deste tipo de investigação.

De acordo com dados da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) — que não tem registros específicos sobre roubo de combustíveis, mas, sim, informações acerca de roubo de cargas diversas — a região Sudeste concentra 82% das ocorrências, sendo que 43,23% delas acontecem no estado de São Paulo. O Sul responde por 6,82%, seguido pelo Nordeste, com 5,44%. O Centro-Oeste aparece, segundo a Associação, com 3,66%, enquanto o Norte re-

gistra 1,42%. Mas, reforçando, tais dados referem-se a todo o tipo de roubo de cargas, não somente de combustíveis. As mercadorias mais visadas por criminosos são: alimentos, materiais do setor de têxteis e de confecção, eletrodomésticos, cigarros, combustíveis, autopeças, produtos farmacêuticos e defensivos agrícolas.

### SUDESTE TAMBÉM ENFRENTA PROBLEMAS

Na região Sudeste, o roubo de combustíveis acontece, principalmente, no transporte rodoviário, embora ações criminosas em dutos e até em ferrovias também contribuam para elevar os índices de criminalidade. Apenas para ilustrar, no mês de maio deste ano, uma quadrilha especializada em roubo de diesel de locomotivas foi identificada em Campinas (SP). A polícia local encontrou, com uma das integrantes do grupo (cujo alvo são trens que transportam cargas para o Porto de Santos), alguns galões, mangueiras e combustível.

Segundo o ICL, as cargas roubadas nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro podem ser distribuídas diretamente aos postos, quando estes fazem parte da quadrilha, ou também serem encaminhadas e armazenadas em indústrias químicas desativadas ou outros locais que não são fiscalizados. Nestes lugares, o combustível roubado recebe adição de outros produtos, como etanol anidro na gasolina ou metanol acima do teor permitido pela ANP. Na re-

gião, inclusive, houve um aumento expressivo de casos de vício de qualidade por uso de metanol (veja **Entrevista** desta edição), sendo que uma das origens deste produto fora de especificação pode ser, justamente, roubo do combustível com a finalidade de adulteração.

“Neste último caso, são vários crimes juntos. Além do roubo propriamente dito, o combustível é adulterado, depois entregue sem nota fiscal para os pontos onde é revendido (cri-



▶▶

**Conte com o  
Capital de Giro para  
acelerar o seu negócio.**

**Crédito rápido, fácil  
e com parcelas que  
cabem no seu bolso.**

Saiba mais.  
☎ 4002.4466

Somos especialistas no  
segmento de **postos de gasolina.**

**BANCO  
topázio**



\*Exclusivo para estabelecimentos credenciados à Ticket Log ou Ticket Serviços. Operação sujeita à análise de crédito.

gsmep

## **Roubo em dutos foi reduzido**

Segundo o ICL, os agentes ilegais têm diferentes modos de ação, incluindo os furtos em dutos de combustíveis. Em 2019, por exemplo, houve um acidente com vítimas fatais, ocasionado por um erro técnico no desvio (trepanação), que causou um incêndio, na cidade de Itaquaquecetuba (SP). O produto seria direcionado a refinarias clandestinas.

“Hoje, os furtos em dutos foram reduzidos, depois das ações do ICL com a Transpetro. Em 2019, chegamos a registrar 270 ocorrências (no total do ano). Hoje, em 2023 (setembro), estamos beirando 60 ocorrências”, afirmou Faccio. Segundo ele, a adoção de recursos de monitoramento, com drones e tecnologia para identificação de perfurações, está surtindo resultados.

“Neste caso de roubo de duto, a perfuração da tubulação acontece com a instalação de uma derivação clandestina na tubulação perfurada, para desviar o combustível. O criminoso retira o combustível, por meio deste sistema, quando quer. No entanto, hoje, a Transpetro já mapeou estas ocorrências e faz o monitoramento”, disse. Faccio também destacou que a perfuração não significa que existe vazamento de produto. “O furo no duto fica estabilizado, a intenção dos criminosos é fazer a retirada em ocasiões específicas”.

me tributário). Isso fomenta o mercado irregular e desequilibra a concorrência, além de lesar o consumidor”, disse Kapaz. Segundo ele, o combustível é distribuído por agentes irregulares e quem compra tem conhecimento do problema. “A pessoa compra muito mais barato, sem nota fiscal. Não existe milagre neste mercado, quem adquire esse produto está alimentando o crime organizado”, pontuou.

### **NORDESTE: TRIÂNGULO DAS BERMUDAS**

A alusão ao local onde várias cargas ‘desaparecem’ se refere ao interior da Bahia e a divisa com Pernambuco e outros estados da região Nordeste. Lá, a ação de criminosos em busca de cargas de combustíveis é frequente e, assim como em outros estados, o resultado é o desequilíbrio da concorrência e o prejuízo aos cofres públicos.

Na região de Paulo Afonso (BA), por exemplo, que fica a 470 km de Salvador, recentemente a Polícia Rodoviária Federal identificou o transporte de cargas de combustíveis, sem a devida nota fiscal, com destino a Alagoas. Outro caso na região, de acordo com a PRF, foi a descoberta de vários depósitos ilegais, em Amélia Rodrigues e na divisa do estado com Minas Gerais, na cidade de Encruzilhada.

“Temos cerca de 900 km de rodovias, tornando a fiscalização no estado mais di-



fácil. É preciso mudar a legislação, punindo os receptores com maior rigor, inclusive com penas mais rígidas também para crimes tributários”, destacou Antônio Carlos Gonçalves, vice-presidente do Sindicombustíveis Bahia na região do Agreste. Segundo ele, os roubos na região são recorrentes e acontecem com mais frequência em um raio de 100 km a 150 km das bases de distribuição. “O risco tende a ser maior onde a base é muito distante do polo consumidor”, disse Faccio, do ICL.

## AUMENTO DE FURTOS DE LUBRIFICANTES

O mercado de lubrificantes também é alvo da ação de bandidos, com registro de elevação de furtos do produto. De acordo com o ICL, os lubrificantes têm maior valor agregado do que combustíveis, e são envasados em bombonas de 5 a 20 litros, o que chama a atenção dos criminosos, já que não se trata de um produto a granel.

“Hoje, um óleo premium, sintético, custa mais de R\$ 100 o litro, diferentemente do



Produtos produzidos no Brasil

# MEDIÇÃO ELETRÔNICA E MONITORAMENTO DE VAZAMENTO

ATENDE MINISTÉRIO DO TRABALHO

MODELO MTV1-T

MODELO ELET1



PARCELAMENTO em até 48 vezes

CONSULTE REPRESENTANTE | comercial@telemmed.com.br  
11 3674 7790 | 11 98348 6480

## Alerta de segurança

Segundo fontes da Polícia Rodoviária Federal, em muitas situações, o próprio motorista do caminhão está envolvido com as quadrilhas que praticam roubos de carga. Mas, mesmo que não exista envolvimento, os colaboradores precisam ser treinados para saberem como proceder em situação de emergência. Então, para aqueles que têm transporte próprio (FOB), todo cuidado é pouco.

As recomendações começam com o cuidado na seleção e treinamento dos profissionais, mas é preciso, também, investir em sistemas de rastreamento do veículo. Com isso, caso ocorra algum tipo de ação, é possível acompanhar o trajeto do caminhão.

Conforme alertou Valente, de Rondônia, não é incomum que os criminosos instalem dispositivos que interferem (ou interrompem) a sinalização. Com isso, o monitoramento da carga se torna muito mais difícil de acompanhar. Mas, existem diversos recursos de tecnologia, como botão de pânico que pode ser acionado pelo motorista quando há uma situação de risco, sensores de abertura de portas de cabine (tanto do lado do motorista quanto do carona), sensor de ignição, sensor de desengate de carreta ou trava de 5ª roda (no caso de Conjunto Veículo Carga articulados), trava de baú, entre outros.

Tais dispositivos devem ter manutenção frequente, assim como todo o caminhão, o que evita, também, paradas para a manutenção durante a viagem — situação que pode colocar a carga em maior vulnerabilidade.

diesel (cerca de R\$ 5 o litro). E tem um mercado muito grande para o descaminho”, mencionou Faccio. “Estamos falando de um caminhão que transporta 30 toneladas e esse volume tem um valor unitário bem elevado”, pontuou.

O setor de lubrificantes, inclusive, passou a integrar o ICL em setembro. “As empresas nos procuraram, justamente pela quantidade de irregularidades. Além dos furtos, há outros problemas, como falsificação de embalagens”, disse Kapaz.

Como se não bastassem os furtos, o setor de lubrificantes também é alvo da produção clandestina, cujos números vinham aumentando significativamente nos últimos anos. Para combater as irregularidades do setor, o Sindicato Interestadual do Comércio de Lubrificante (Sindlub) lançou, no ano passado, o programa “Juntos pela Qualidade”. O programa tem como foco combater os produtores irregulares, que vendem produtos clandestinos, sem registro na ANP, e que não atendem às especificações de qualidade exigidas pela agência reguladora. Também faz parte da iniciativa desenvolver ferramentas tecnológicas que levem informações para ampliar o conhecimento para empresários e consumidores, a fim de minimizar as fraudes e combater a competitividade desleal. ■

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



**TRADIÇÃO EM COMBUSTÍVEL  
DE QUALIDADE**

**4º LUGAR NO NORDESTE  
E 5º LUGAR NO BRASIL**

**16 OPERAÇÕES EM 14 ESTADOS**

**FROTA PRÓPRIA COM  
MAIS DE 400 VEÍCULOS**

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 no Nordeste e o 5º lugar no país.** Com **16 operações em 14 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.



[larcopetroleo.com.br](http://larcopetroleo.com.br)

 **LARCO**

Quem vai com Larco, vai mais longe.



# Restrição às exportações de óleo diesel da Rússia traz aumento de preços

Especialistas do setor não apontam risco de desabastecimento, uma vez que o país tem outros parceiros comerciais, porém, o que pode complicar é a desafagem de preços entre as refinarias da Petrobras e do PPI, caso atinjam uma grande diferença


POR MÔNICA SERRANO



Porto de Santos / Sergio Furtado

Importadores estão buscando fornecedores alternativos de óleo diesel, mas a tendência é a ampliação do produto oriundo dos Estados Unidos





**C**om a interrupção temporária das exportações de óleo diesel pela Rússia, decisão anunciada em 21 de setembro pelo governo russo, as distribuidoras e os importadores de combustíveis buscam outros países fornecedores do produto. A maior probabilidade é o aumento das importações dos Estados Unidos, que é um dos principais parceiros comerciais do Brasil. Para a ponta final da cadeia de combustíveis, o primeiro reflexo da mudança será o aumento de preço do produto, porém esse efeito não deve ser imediato, uma vez que os últimos navios com carregamento de diesel russo deverão chegar ao país em torno de 30 dias a 40 dias. Ou seja, no final de outubro.

A Rússia está cumprindo com os acordos comerciais tratados antes do anúncio das restrições das exportações. Segundo Sérgio Araújo, presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), os últimos navios russos estavam sendo carregados no final de setembro com destino ao Brasil. “Considerando o tempo de viagem, o diesel russo deverá chegar nos próximos 40 dias”, comentou no dia da entrevista, em 25 de setembro. Ou seja, o combustível deverá chegar entre o final de outubro e começo de novembro. A questão

é que depois desse período, o diesel importado dos Estados Unidos estará chegando no país com preço mais alto.

“Sem dúvida, vai haver aumento no preço do diesel, com a diminuição da oferta do produto russo. Os importadores já estão buscando fornecedores alternativos. No entanto, o fornecedor alternativo é os Estados Unidos, que tem um volume substancial para ofertar, só que o preço é maior”, disse Araújo. “A nossa expectativa é de que o diesel deve ficar mais caro entre R\$0,60 e R\$ 0,70 por litro”, afirmou.

Araújo também destacou que não vê risco de desabastecimento de diesel no Brasil em decorrência da falta do produto russo, desde que haja transparência por parte da Petrobras, no sentido de avisar com antecedência as distribuidoras qual é o volume de óleo diesel que as suas refinarias estarão disponibilizando nos diversos polos do país. “Eu não tenho dúvidas de que as distribuidoras vão buscar fornecedores alternativos e vão garantir volume para atender ao pedido de seus clientes, mas é importante que a Petrobras, efetivamente e de forma transparente, dê previsibilidade”, comentou.

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) também defende que não haverá falta de produto no mercado interno. A entidade

entende que a demanda brasileira por diesel é suprida por diversos agentes, acostumados a operar em um mercado integrado e aberto globalmente. “Este dinamismo, que se baseia em diferentes estratégias para aquisição dos produtos e oferta a seus clientes, tem garantido o suprimento sem interrupções ao mercado nacional, mesmo em momentos de crise”, informou em comunicado.

### **PETROBRAS: PRESSÃO PARA ELEVAR PREÇOS**

Alguns analistas de mercado afirmam que a Petrobras ficará pressionada para aumentar os preços de suas refinarias. Os preços do petróleo no mercado internacional estão subindo — em 27 de setembro, os contratos futuros do petróleo Brent atingiram a maior alta do mês e fecharam a US\$ 96,55 por barril, após superarem US\$ 97. Já os futuros do petróleo West Texas Intermediate (WTI) dos Estados Unidos encerraram a US\$ 93,68.

Para Adriano Pires, fundador e diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie), a situação poderá ficar preocupante se a defasagem de preços entre o Preço de Paridade de Importação (PPI) e o das refinarias da Petrobras atingir diferença de 30%, a exemplo do que aconteceu em agosto deste ano, quando houve restrições

nas entregas de diesel pelas distribuidoras, ocasionando o fechamento da janela para importações, situação que forçou a Petrobras a aumentar os preços do óleo diesel e da gasolina, em 16 de agosto.

### **ALTERAÇÕES NO FLUXO DE IMPORTAÇÕES**

As mudanças da rota comercial de importações do Brasil tiveram forte influência da Guerra entre Rússia e Ucrânia. A partir da eclosão do conflito, em 2022, e as sanções econômicas impostas pela União Europeia ao comércio do petróleo e derivados oriundos da Rússia, esta passou a buscar outros parceiros comerciais. A partir de então, a Rússia concedeu descontos e ofereceu preços mais competitivos de derivados que os Estados Unidos, para atrair novos compradores. Com isso, o Brasil passou a ser um dos países a integrar as rotas alternativas do diesel russo.

De 2013 a 2022, os Estados Unidos foram o principal exportador de combustíveis para o Brasil, e ao longo desta década, sua participação comercial aumentou de 32% (2013) para 65% (2022), enquanto a Rússia participou com 1% (2013) do total das vendas de derivados, chegando a 4% (2022) no mesmo período, de acordo com Boletim do IBP, com base nos dados do ComexStat.

A partir de 2023, as vendas de óleo diesel russo foram ganhando mais participa-

ção no Brasil ante o produto norte-americano. Em abril, a Rússia se tornou a principal fornecedora de óleo diesel no país, com 56% do total, ultrapassando os Estados Unidos, com 23% do volume importado. Em agosto, o diesel russo atingiu o pico entre os países importadores, com 74% do produto importado. Diante deste panorama, ao considerar o diesel russo como parâmetro de cotação internacional, o resultado foi menor pressão sobre a Petrobras em relação aos reajustes de preços no mercado interno, pela diminuição da defasagem de preços, ante o Preço de Paridade de Importação (PPI) do Golfo do México.

“Ele (diesel russo) ajudou a política de preços da Petrobras, por ser mais barato que o mercado internacional, o que resultou em defasagem bem menor. Em alguns períodos ele estava até mais barato do que as refinarias da Petrobras”, disse Adriano Pires.

A situação mudou com a paralisação temporária das exportações de óleo die-

sel pela Rússia, para atender à demanda interna do país. Para Pires, uma das motivações também tem justificativa climática, pelo fato de que a Rússia pode estar se preparando para um inverno mais rigoroso em consequência do El Niño e haverá necessidade de ampliar estoque do produto.

Outro fator pode ser estratégia comercial para a Rússia aumentar o preço do diesel. “Acho que a Rússia não vai deixar o mercado fechado por muito tempo. Pode ser que, em breve, abra com outro nível de preço, pode ser uma estratégia”, disse. Outro aspecto citado pelo economista é que a produção do combustível é maior do que o consumo interno e se espera que, em algum momento, ela volte a exportar. “A Rússia não tem como armazenar combustível por muito tempo”, disse. Além disso, segundo Pires, o país está em guerra e precisará de recursos financeiros, o que deverá pressionar a abertura das vendas externas. ■

## VOCÊ É DONO DE POSTO DE COMBUSTÍVEL? TENHA SEU PRÓPRIO APLICATIVO!



### 100% SUA MARCA

Sua marca em destaque frente à concorrência!



### PREMIE SEU CLIENTE

Recompense seus clientes com pontos, cashback e números da sorte!



### OFEREÇA DESCONTOS

Dê descontos de forma estratégica, aumentando o movimento dentro do posto.



### ENVIO DE MENSAGENS

Comunique-se com seu cliente através de notificações SMS, e-mail e push.



### GESTÃO DE CONVÊNIOS

Crie parcerias e dê descontos para públicos diferentes.



### MEIO DE PAGAMENTO

Ofereça compra e transferência de créditos dentro do APP.



Quer ter o seu APP?  
Aponte a câmera do seu celular para o QR Code:



**SEU APP, SEUS CLIENTES, SUAS REGRAS!**



# Biodiesel: aumento de teor não tem data, mas mercado precisa se preparar

Apesar da vontade dos produtores e das metas do Programa Combustível do Futuro, a elevação do teor do biodiesel ainda não tem data definida. A cadeia de combustíveis, porém, precisa se preparar para a mudança, que deve ser definida em breve

POR ROSEMEIRE GUIDONI

**E**mbara os problemas causados pela adição de biodiesel ao diesel fóssil em teores acima de 10% (B10) já sejam conhecidos do mercado, a decisão pela antecipação do aumento da mistura está nos planos do atual governo. Em setembro,

o presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu a convocação do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para elevar a mistura do biodiesel para 14%, no curto prazo (lembrando que, atualmente, o teor de biodiesel está em 12%).







Por enquanto, o aumento de teor ficou de fora do Programa Combustível do Futuro, apesar da vontade dos produtores, que aguardam essa definição para terem previsibilidade, o que significa um sinal verde para ampliar a produção. Segundo os representantes do setor, capacidade instalada existe.

Além da vontade do governo e dos representantes do setor produtivo, a necessidade de transição energética, com aumento do uso de combustíveis renováveis, pesa a favor da elevação da mistura. Então – mesmo com o “lado B” do biocombustível, que tantas vezes a **Combustíveis & Conveniência** destacou –, a revenda deve intensificar os cuidados com manutenção, de forma a garantir a qualidade do produto armazenado (veja box), caso haja aumento.

Um ponto positivo, de acordo com Francisco Nelson Castro Neves, superintendente de Fiscalização da ANP, é que houve melhoria da qualidade do produto. Durante a Conferência Biodiesel BR 2023, realizada entre os dias 2 e 3 de outubro, ele destacou que, embora o tema seja polêmico, na prática, a agência reguladora não tem detectado problemas acima da média no diesel B durante as ações de fiscalização.

“A qualidade da mistura do diesel-biodiesel é um tema polêmico, desde o final do ano passado surgiram muitas controvérsias sobre o tema”, afirmou, mencionando que a maior parte das denúncias vem de grandes consumidores, que têm pontos de abastecimento (PAs) para frotas próprias. Segundo ele, esse tem sido um grande desafio para a fiscalização, embora os resultados do Programa de Monitoramento da Qualidade do Combustível (PMQC) demonstrem que menos de 4% do combustível comercializado no Brasil estão fora de conformidade.

Neves explicou que, diante das polêmicas sobre elevação do teor e denúncias recebidas pela ouvidoria da ANP, a agência reguladora decidiu fazer um estudo independente, vinculado à diretoria colegiada. “Esse estudo mostrou que a percepção sobre a qualidade do diesel B, em comparação com os demais combustíveis líquidos, não é correta, pois a maior parte das irregularidades ocorre na gasolina C. Em alguns momentos, de fato, se percebe um índice maior de desconformidade no diesel, acima da média, mas são eventos pontuais. A maior desconformidade encontrada é o teor de biodiesel, tendendo à falta do biocombustível na mistura”, disse. De-

pois disso, vem o ponto de fulgor e o aspecto do combustível.

O superintendente contou que, das 19 mil ações de fiscalização realizadas pela ANP no ano passado, mais de 600 foram em distribuidoras. “Como temos 294 bases de combustíveis líquidos, isso mostra que diversas delas foram fiscalizadas mais de uma vez no ano”, pontuou.

Além disso, diante de tantas controvérsias, a agência reguladora realizou, em julho deste ano (2023), um estudo em 98 PAs do Rio Grande do Sul. “Foi na época de baixa temperatura, em um estado da região Sul, onde é mais frio e a tendência é de congelamento. Das 98 amostras coletadas, 93 estavam conformes. Uma delas foi caracterizada de forma errada e descartada e, nas quatro restantes, os problemas detectados foram teor de enxofre e aspecto. Nada relacionado ao biodiesel”, destacou.

“Temos o compromisso de olhar toda a cadeia, do produtor ao posto revendedor. Percebemos que as irregularidades no diesel, em relação ao biodiesel, estão associadas ao menor teor do biocombustível na mistura, enquanto na gasolina C o problema é o contrário, a quantidade do biocombustível (etanol anidro) é maior”, afirmou, mencionando que isso é reflexo de aspectos

econômicos. “O biodiesel custa mais caro que o diesel, enquanto o etanol tem preço menor do que a gasolina A”.

Segundo Neves, o principal desafio, no caso do biodiesel, é o investimento em tecnologia, para garantir maior precisão ao processo de homogeneização. “Os insumos são armazenados nas bases e a homogeneização ocorre no carregamento. Esse processo é o que representa a maior parte dos problemas de qualidade detectados pela ANP”, afirmou.

### **DO B15 AO B20**

Durante a Conferência Biodiesel BR 2023, vários temas foram debatidos, além da qualidade do biodiesel. Um deles foi a queda de preços das matérias-primas utilizadas para fabricação do biodiesel, o que deve reduzir o preço final do produto, segundo Décio Coutinho, presidente-executivo da Associação Brasileira de Reciclagem Animal (Abra). Segundo Coutinho, o uso do sebo bovino para fabricação do biocombustível pode trazer redução de custos e, ainda, ser um elemento da economia circular – afinal, o insumo seria descartado. “O biodiesel é um importante vetor de aproveitamento e valorização de resíduos, como gorduras animais e óleos de fritura recuperados”, disse.



Divulgação

Francisco Nelson Castro Neves, superintendente de Fiscalização da ANP, afirmou que houve melhoria na qualidade do diesel, apesar do aumento da mistura do biodiesel para 12% desde abril

Outro assunto de destaque foi a maior participação do HVO (óleo vegetal hidrotratado), também chamado de diesel verde, um produto cuja molécula é igual à do diesel fóssil, e que acarreta menos problemas no armazenamento. No entanto, o produto, que já está sendo distribuído por algumas refinarias da Petrobras, não deve concorrer com o biodiesel. Sandro Barreto, gerente-executivo de comercialização da Petrobras, afirmou que o objetivo é agregar o produto ao diesel-biodiesel, buscando a maior parcela de participação de combustíveis renováveis, a fim de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>.

“O B20 é uma questão de tempo, acredito que o Brasil tem potencial para liderar a transição para combustíveis ‘verdes’ e, em breve, poderemos ter o B100”, disse Gilles Laurent Grimberg, CEO da Actioil. “O que falta é educar todos os elos do segmento para a adoção de boas

práticas. Se o biodiesel for gerido da forma correta, não há problemas para motores ou injeção dos veículos”, destacou o executivo, no final da Conferência, respondendo ao questionamento sobre a perspectiva de elevação do teor de biodiesel. Em sua avaliação, a aplicação de boas práticas de manutenção “não representa custos extras”, e isso garante a qualidade do produto em toda a cadeia de comercialização. Presente ao mesmo painel, Neves, da ANP, somente pontuou que a definição sobre o aumento de teor não cabe à agência reguladora, mas, sim, ao CNPE.

Embora alguns estudos tenham sido feitos pela indústria automotiva, ainda não existe consenso acerca da adequação dos veículos com motores mais modernos (Euro 6) aos limites rígidos estabelecidos pela nova fase do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve). A indústria automotiva já reali-

## O outro lado do biodiesel

Apesar de ser um combustível renovável, para quem transporta, armazena, revende e utiliza o biodiesel, a conta ambiental nem sempre fecha. O biocombustível, se adicionado em proporções maiores, traz alguns problemas que, de certa forma, também se refletem no aspecto ambiental, comprometendo a imagem de sustentabilidade. Os principais pontos de atenção são:

- não existem testes relativos às emissões veiculares considerados suficientes com teores mais elevados. Embora alguns países utilizem misturas acima de 10%, os motores têm tecnologia inferior aos utilizados no Brasil, o que faz com que os modelos Euro 6 não consigam atender às metas estabelecidas pelo Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve);
- a maior necessidade de procedimentos de manutenção encarece a operação e leva ao maior consumo de energia elétrica, que muitas vezes não é procedente de fontes renováveis;
- peças danificadas (de veículos ou bombas, por exemplo) demandam descarte ambientalmente adequado, o que na prática nem sempre ocorre, levando à contaminação de recursos naturais;
- filtros contaminados também precisam de descarte ambientalmente adequado.

zou diversos ensaios, sendo que a maior parte deles aconteceu em ambiente controlado (laboratório), sem reproduzir as condições reais de uso. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e boa parte dos elos, que são afetados pelos problemas de qualidade do biocombustível, não participaram da Conferência Biodiesel BR.

### BOAS PRÁTICAS

Diante da iminência de elevação do teor de biodiesel adicionado ao diesel, apesar das controvérsias, a revenda precisa estar preparada. Afinal, se cuidados extras não forem adotados, a tendência é de maior degradação do produto, com consequente elevação do risco de autuação por parte da ANP, por desconformidade, além de possíveis problemas com consumidores. Isso sem contar a perspectiva de danos ao bloco medidor da bomba.

“Não existe, por parte dos fabricantes de componentes automotivos, distribuidores de combustíveis e da ANP, uma recomendação quanto à validade do diesel B. As condições de armazenamento têm grande influência na estabilidade do combustível e, por essa razão, é difícil indicar um prazo seguro”, informou a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA). Segundo a entidade, a experiência mostra que não são observados problemas



dentro de um prazo de 30 dias – o qual pode ser estendido, desde que sejam observadas as condições adequadas de armazenamento.

No caso de empresas que têm tanques de armazenamento de combustível, como PAs e postos revendedores, a recomendação é observar, a cada duas semanas, a estabilidade do combustível. Se alguma desconformidade for detectada, o produto deve ter destinação ambiental adequada, de acordo com as regras vigentes de descarte de produtos com potencial de contaminação, e substituído, após limpeza e drenagem do tanque. “Se a empresa não tiver equipamento para medir a estabilidade, alternativamente, pode-se medir a acidez do combustível, pois esse fator também indica problemas que poderiam ser atribuíveis à oxidação”, destaca cartilha da AEA. Além da maior frequência de drenagem, que deve ter periodicidade mínima semanal, o uso de filtros é essencial para evitar que impurezas e depósitos cheguem até a tubulação e comprometam o funcionamento das bombas.

Outro aspecto que exige atenção é que, na presença de água, os microrganismos do biodiesel tendem a se proliferar. Então, é necessário redobrar os cuidados em regiões mais úmidas, com maior frequência de drenagem. Até o momento, a recomendação é de drenagem semanal, mas, com a perspectiva de elevação da mistura

de biodiesel, é possível que seja necessário aumentar a periodicidade do procedimento. Além disso, é recomendado, sempre que possível, manter o tanque cheio, pois isso diminui a área de contato entre o combustível e a umidade presente no ar.

Quanto ao uso em equipamentos intermitentes (geradores, máquinas agrícolas, veículos em reparo, entre outros), a recomendação da AEA é encher completamente o tanque, para diminuir o contato do combustível com o oxigênio e a umidade presente no ar. No caso de equipamentos de emergência, como os geradores *stand by*, o combustível deve ser substituído ou totalmente consumido a cada 30 dias. As revendas e também os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs) devem manter os consumidores informados sobre as especificidades do biodiesel, evitando, assim, problemas relativos a possíveis denúncias acerca da qualidade do diesel B.

Por fim, ao receber o combustível da distribuidora, é fundamental coletar a amostra-testemunha e, caso seja detectada a presença perceptível de água ou impurezas, a carga não deve ser transferida para o tanque.

Ao receber o combustível, os bocais e tubos precisam ser cuidadosamente limpos, evitando que se contaminem. Se esse recebimento ocorrer na presença de água (tempo chuvoso, por exemplo), é preciso proteger o bocal. ■

## Outubro

### Revenda Conectada

Data: 10 e 11

Local: Caruaru (PE)

Realização: Sindicombustíveis - PE

Informações: (81) 3227-1035

### Expo Conveniências

Data: 20

Local: Caxias do Sul (RS)

Realização: Sindipetro Serra Gaúcha

Informações: (54) 3222-0888

### Encontro dos Revendedores do Sul

Data: 25 a 27

Local: Curitiba (PR)

Realização: Paranapectro e demais sindicatos do Sul

Informações: (41) 3021-7600

## Novembro

### Ciclo de Encontro de Revendedores da Bahia

Data: 09

Local: Feira de Santanna (BA)

Realização: Sindicombustíveis - BA

Informações: (71) 3342-9557

### Workshop dos Revendedores de Parnaíba

Data: 10

Local: Parnaíba (PI)

Realização: Sindipostos-PI

Informações: (86) 3227-4996



## Um permanente sobe e desce de episódios

O ramo varejista de combustíveis do país vem passando por uma verdadeira montanha-russa de acontecimentos nos últimos meses. Mas, não se trata de uma experiência alegre e de lazer, como a de um parque de diversões, onde tudo resume-se a brincadeiras e entretenimento.

Um dos pontos de tensão para o setor foi a votação do Projeto de Lei Complementar (PLP) 136/2023, que poderia gerar mudanças na legislação de ICMS sobre os combustíveis. A proposta buscou, entre outras modificações, alterar a Lei Complementar 192/2022, que implantou a monofasia do imposto estadual pelo sistema *ad rem*, a partir da cobrança unificada do ICMS para diesel e gasolina, por exemplo. A questão é que o PLP propôs o retorno ao modelo de tributação *ad valorem*, retomando a cobrança em alíquotas (em percentuais) e com a incidência de diferentes valores do tributo em cada estado.

Já sabemos, há tempos, que este sistema gera concorrência desleal entre as unidades federativas, contribui para a possibilidade de fraudes e sonegações fiscais, além de ir no sentido totalmente contrário de uma demanda histórica do segmento da revenda de combustíveis. Felizmente, a votação do projeto de lei 136/2023 no Senado Federal preservou a monofasia tributária.

Outro aspecto que provoca incertezas sobre o cenário que se apresenta pela frente, para os postos, é a “nova” política de preços da Petrobras, com o término do Preço de

Paridade de Importação (PPI). No caso do diesel, as defasagens de valores que vinham ocorrendo no mercado interno – e dispararam –, bem como a redução das importações, trouxeram preocupação, especialmente pelo risco de desabastecimento do produto.

O Índice de Preços Ticket Log (IPTL) apontou que o valor médio do diesel S10 subiu 12% nos

postos brasileiros, entre 1º e 13 de setembro, passando para R\$ 6,31 o litro; o mais alto desde março, de acordo com o levantamento nos abastecimentos realizados em 21 mil postos credenciados da empresa.

Essa elevação foi verificada, principalmente, depois que a Petrobras comunicou um acréscimo de 25,8% nos preços do diesel vendido a distribuidoras, em agosto passado, após uma disparada do petróleo e de seus derivados no mercado internacional. E com a reoneração de parte da alíquota do PIS/Cofins, deveremos ter novas altas. Somado a essas inconsistências, o Supremo Tribunal Federal (STF) considerou constitucional, recentemente, a cobrança de contribuições assistenciais pelos sindicatos, mesmo de empregados não sindicalizados, por acordo ou convenção coletiva. No entanto, ainda não há um prazo definido para o início do recolhimento da contribuição assistencial, nem sabemos se ela vai retroagir a alguma data ou ser cobrada a partir do dia da decisão do STF. Enquanto isso, os empresários ficam na angustiante espera sobre qual caminho terão que seguir.

E, no Rio Grande do Sul, ainda passamos por um ciclone extratropical, no início de setembro, que assolou diversas cidades, provocando perdas humanas, materiais e deixando um rastro de destruição nas comunidades. As enchentes geraram prejuízos para a revenda e trouxeram preocupações quanto a eventuais riscos de desabastecimento nas regiões afetadas.

Manifestamos nossa solidariedade às famílias atingidas pela força das águas, expressando o nosso desejo de que as comunidades possam se reestruturar o mais breve possível e trazer, novamente, o crescimento da revenda de combustíveis e das regiões nas quais os postos estão inseridos e prosperam.



# BRmania

Vibra Energia assume 100% da gestão das lojas BR Mania após o rompimento da parceria com a Americanas

Divulgação

Partiu  
fazer uma  
pausa?

## BR Mania: tudo volta a ser como antes

*Com o fim da parceria com a Americanas, a Vibra Energia volta a assumir a totalidade das lojas da marca, o que parece ser uma boa notícia*

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

**E**m agosto deste ano, por meio de fato relevante, a Vibra Energia S.A confirmou o Termo de Encerramento de Parceria que mantinha com a Americanas para a operação da

Vem Conveniência. A decisão já havia sido previamente anunciada em janeiro, após a Americanas revelar inconsistências contábeis no valor de R\$ 20 bilhões. Na época, o então CEO da Americanas,



Sérgio Rial, e o diretor de Relações com Investidores, André Covre, renunciaram aos seus cargos, e o caso teve grande repercussão nacional.

Com mais de 1,3 mil lojas, os franqueados da Vem Conveniência, assim como a cadeia de fornecimento, ficaram receosos com a ruptura que, agora oficializada, gera expectativa sobre como as coisas vão funcionar daqui em diante. A própria Vibra Energia também está adequando partes da gestão e da operação, pois a rede BR Mania deverá ser aportada em uma nova empresa, a ser criada com capital 100% próprio e incorporada à Vem Conveniência.

### **BR MANIA VOLTA A SER 100% DA GESTÃO VIBRA**

Em suma, de acordo com a divulgação do fato relevante, tudo voltará a ser como antes, com a marca BR Mania sob gestão integral da Vibra Energia, por meio da Vem Conveniência. Já as lojas Local voltam a integrar a Americanas. “Seguimos com os mesmos fornecedores que os nossos franqueados já trabalhavam. Na prática, a cadeia de suprimentos da Americanas ainda não estava plenamente integrada às lojas BR Mania”, informou Vanessa Gordilho, vice-presidente de Negócios e *Marketing* da Vibra.

Em resposta à **Combustíveis e Conveniência**, ela disse, ainda, que não há mudança no modelo de logística para os franqueados BR Mania, que continuam sendo atendidos dentro da mesma estrutura da Vibra. “As lojas BR Mania são parte da proposta de valor da Vibra para os postos revendedores e para os consumidores. Elas estão intrinsecamente ligadas ao nosso *core business* e ao crescimento da companhia, pensando no futuro e na experiência que queremos proporcionar aos nossos clientes”, informou. “Obtivemos ganhos importantíssimos no último ano e continuaremos crescendo, tanto quantitativamente, quanto qualitativamente, com a Vem sob o nosso controle”.

No ano passado, a Vem Conveniência faturou R\$ 1,3 bilhão. Em relação ao número total de lojas, ela saiu de 1.173, em 2021, para 1.311 atualmente, o que representa crescimento de 11,4%. “[Em 2023] chegaremos a um faturamento total de R\$ 1,5 bilhão, o que representa um crescimento de 16% em relação a 2022, que já teve um salto de 23% sobre 2021”, disse.

Segundo Vanessa, o DNA de varejo foi o principal gerador deste crescimento, e isso “deve ser ampliado com o fim da parceria com a Americanas, pois

permitirá mais integração com o resto da proposta de valor dos Postos BR, incluindo a marca Premmia no programa de relacionamento do grupo”, afirmou.

### PERCEPÇÃO DOS FRANQUEADOS

Com três postos e três lojas de conveniência em Curitiba (PR), – sendo uma delas da marca BR Mania – o revendedor Frederico Dallabona não está insatisfeito com o fim da parceria. “Na verdade, nunca demos muito valor a essa união. Nunca acreditamos que seria uma revolução”, disse. “E estávamos certos, pois, na prática, entrávamos no site e não tinha produto, ou o produto era mais caro do que o de outros fornecedores. Também houve muito atraso de entrega no início, lotes danificados e itens que não chegavam. Enfim, chegamos a ficar com mais de R\$ 50 mil em haver, relativos a mercadorias que já tínhamos pagado e não chegavam”, revelou.

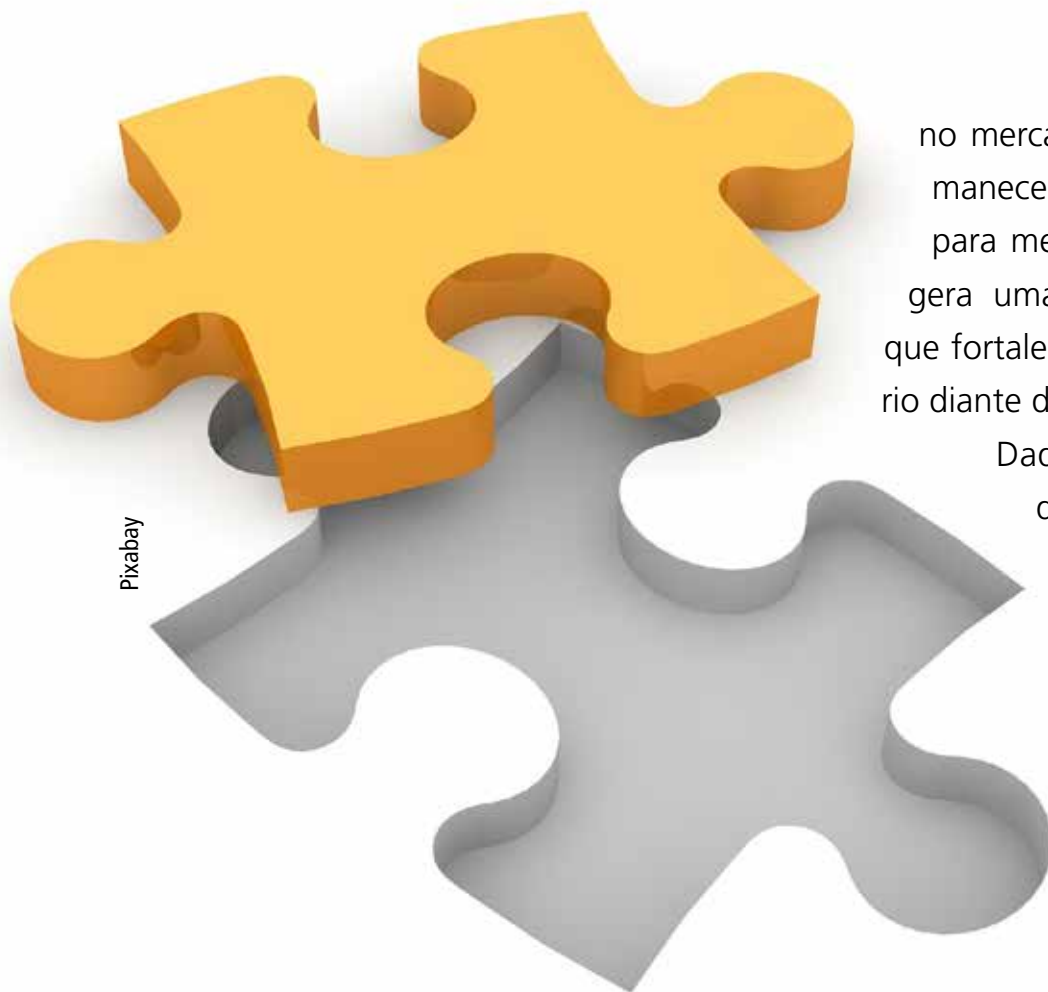
Quando o caso da Americanas estourou, ele lembra que foi surpreendido positivamente, pois tudo o que havia de mercadoria atrasada chegou em poucos dias. “Até mesmo quanto ao *cashback* da Ame, não houve qualquer problema e tudo foi pago ‘rigorosamente em dia’.

Inclusive, em um dos nossos postos, a promoção funciona até hoje”, afirmou.

A principal proposta da Vem Conveniência, na visão de Dallabona, consiste na possibilidade de compras centralizadas, o que ele avalia como positivo, apesar da experiência ruim deste período de parceria entre Vibra e Americanas.

Maurícia Vieira, proprietária do posto VIP BH, em Belo Horizonte, é uma das primeiras franqueadas da BR Mania. Há 27 anos no negócio, ela lembra ter passado por muitas expectativas, parcerias e condições comerciais no período. “Esta parceria com a Americanas me impactou bastante, porque foi criada uma grande expectativa. Acreditamos que seria uma mudança de paradigma, principalmente na parte digital, fazendo com que saíssemos na frente do mercado. Por isso, quando anunciaram que a parceria seria desfeita, me decepcionei”, disse.

Receoso, o posto VIP BH parou de receber pelo aplicativo Ame logo que a questão veio à tona. “Aguardamos as informações oficiais e logo nos confortamos com a postura da Vibra, que foi muito transparente. A própria Vem Conveniência [ainda sob administração da parceria] também nos passou muita



confiança, inclusive para voltar com o meio de pagamento Ame, com o qual não tivemos qualquer problema, realmente”, afirmou.

Depois disso, Maurícia teve um sentimento positivo ao comparar a trajetória dos revendedores que, muitas vezes, estão há mais tempo nos negócios do que muitas marcas de renome. “Nós, honestamente e diante de todas as dificuldades, estamos aqui, somos sobreviventes. Quando vemos que grupos econômicos agem com ações ilícitas para se manterem

no mercado, enquanto nós permanecemos honestos e lutando para melhorar a operação, isso gera uma comparação positiva, que fortalece o pequeno empresário diante da sua causa”, declarou.

Daqui em diante, Maurícia, que passou a integrar o conselho da Vem Delas – uma iniciativa de diversidade de gênero da Vibra Energia – espera aproveitar da transferência de *know how* logístico, acumulado durante o tempo de parceria da Vibra e da Americanas, para continuar evoluindo na gestão de sua franquia.

O rompimento da parceria entre a Vibra Energia e a Americanas foi oficializado no dia 23 de agosto, sendo que a Vibra pagará R\$ 192 milhões à ex-parceira para “equalizar a diferença no valor dos negócios”, conforme consta no fato relevante. No início de setembro, a Superintendência Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/Cade) aprovou o fim da parceria comercial, colocando um ponto final na sociedade. ■

BAHIA

## Sindicato promove evento em Juazeiro



Divulgação/Sindicombustíveis Bahia

Encontro reuniu líderes locais, autoridades e representantes do setor

O espaço reservado ao “Encontro de Juazeiro e Região”, que integra o “Ciclo de Encontros Regionais de Revendedores de Combustíveis da Bahia”, ficou lotado durante a realização do evento, que aconteceu em 28 de setembro, no Grande Hotel de Juazeiro. Foram mais de 240 participantes, incluindo revendedores de toda a região.

“A participação dos empresários do setor foi robusta, com ótima troca com os órgãos e instituições do mercado. Foi uma boa oportunidade para esclarecer dúvidas, promovendo, inclusive, um *feedback* que pode indicar caminhos de futuras decisões e resoluções para o segmento”, declarou a chefe do Núcleo Regional de Fiscalização do Abastecimento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Milena Sales. Em sua apresentação, ela falou sobre “Aspectos Legais do Controle de Qualidade de Combustíveis *in loco* com determinações utilizando o FTIR”.

“Trata-se de uma nova tecnologia que ainda está em testes pela ANP, a qual avalia o teor de biodiesel no diesel e o teor de metanol na gasolina e no etanol. O objeti-

vo foi levar conhecimento para os postos, informar sobre a tecnologia e o trabalho de fiscalização e controle”, disse.

O interesse pela programação e pela oportunidade de discutir questões de mercado foi o maior apelo para o encontro realizado pelo Sindicombustíveis Bahia. A iniciativa contou, também, com uma feira de negócios, que ocorreu em paralelo. “Consideramos que os objetivos foram alcançados, com um evento atrativo, que trouxe informações úteis e discussões fundamentais para o setor no presente e no futuro”, afirmou Walter Tannus Freitas, presidente da entidade.

Para o vice-presidente regional do Vale do São Francisco do Sindicombustíveis Bahia, Plácido Nascimento, o evento já se tornou referência para os revendedores. “É um momento importante, por reunir os revendedores, que têm a chance de um contato direto com as distribuidoras, fornecedores e órgãos fiscalizadores. Assim, conseguimos mostrar o verdadeiro papel do sindicato, que é o de representar o setor na defesa dos seus interesses”.

**(Admilson Santos)**



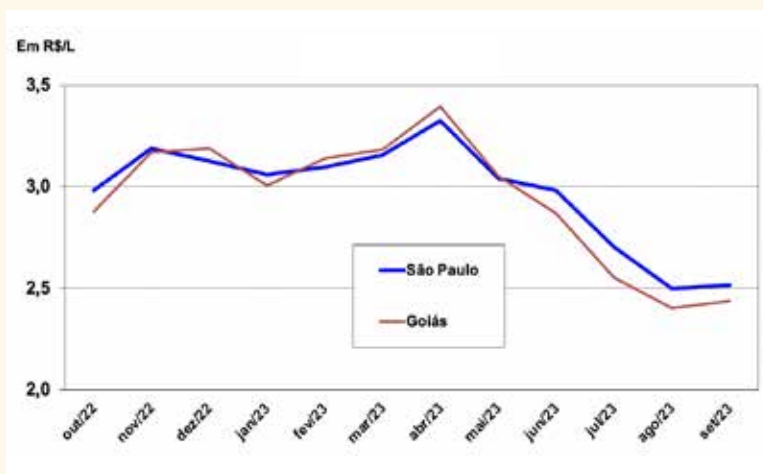
# TABELAS

## EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

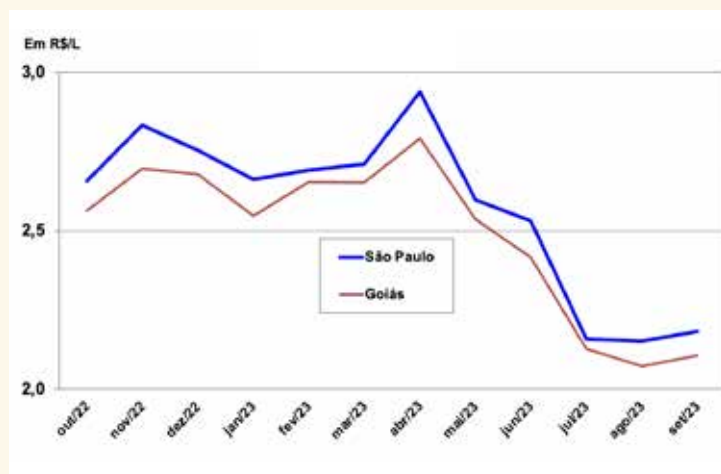
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
<b>ANIDRO</b>	28/08/2023 - 01/09/2022	2,524	2,482	<b>HIDRATADO</b>	28/08/2023 - 01/09/2022	2,202	2,110
	04/09/2023 - 08/09/2022	2,534	2,469		04/09/2023 - 08/09/2022	2,197	2,116
	11/09/2023 - 15/09/2022	2,525	2,467		11/09/2023 - 15/09/2022	2,171	2,114
	18/09/2023 - 22/09/2022	2,508	2,433		18/09/2023 - 22/09/2022	2,179	2,109
	25/09/2023 - 29/09/2022	2,490	2,385		25/09/2023 - 29/09/2022	2,180	2,091
	setembro de 2022	2,851	2,578		setembro de 2022	2,365	2,232
	setembro de 2023	2,514	2,438		setembro de 2023	2,182	2,107
<b>Variação 28/08/2023 - 29/09/2023</b>		-1,3%	-3,9%	<b>Variação 28/08/2023 - 29/09/2023</b>		-1,0%	-0,9%
<b>Variação setembro de 2023 x setembro de 2022</b>		-11,8%	-5,4%	<b>Variação setembro de 2023 x setembro de 2022</b>		-7,7%	-5,6%

### 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 04/10/2023

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro <sup>(1)</sup>	27% PIS/COFINS Anidro <sup>(3)</sup>	73% CIDE <sup>(2)</sup>	73% PIS/COFINS <sup>(3)</sup>	Carga ICMS	Custo da Distribuição
	AC	2,5439	0,9180	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200
AL	2,1071	0,8991	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,913
AM	2,4541	0,9207	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,282
AP	2,1739	0,9288	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,010
BA	2,4341	0,9045	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,245
CE	2,0559	0,9153	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,878
DF	2,2335	0,6521	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,792
ES	2,1315	0,6912	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,730
GO	2,2304	0,6494	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,787
MA	2,0482	0,9099	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,865
MG	2,1872	0,6858	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,780
MS	2,2258	0,6656	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,798
MT	2,2971	0,6710	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,875
PA	2,0770	0,9126	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,896
PB	2,0547	0,8951	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,857
PE	2,0609	0,8951	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,863
PI	2,0798	0,9005	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,887
PR	2,1290	0,6858	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,722
RJ	2,1786	0,6858	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,771
RN	2,0547	0,8991	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,861
RO	2,5187	0,9180	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,344
RR	2,5008	0,9207	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,328
RS	2,1467	0,7043	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,758
SC	2,1630	0,6939	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,764
SE	2,1848	0,8991	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,991
SP	2,1581	0,6777	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,743
TO	2,1394	0,6629	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,709
<b>CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL <sup>(5)</sup></b>						<b>4,825</b>	

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível <sup>(1)</sup>	88% CIDE <sup>(2)</sup>	12% PIS/COFINS Biodiesel <sup>(6)</sup>	88% PIS/COFINS Diesel <sup>(3)</sup>	Carga ICMS	Custo da distribuição
AC	4,2900	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,756
AL	3,2152	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,707
AM	4,1818	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,648
AP	3,3359	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,802
BA	3,7935	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,285
CE	3,2208	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,712
DF	3,4019	0,5040	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,851
ES	3,3338	0,5077	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,787
GO	3,4019	0,5028	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,850
MA	3,2241	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,715
MG	3,3920	0,5077	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,845
MS	3,4125	0,5028	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,861
MT	3,4822	0,5040	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,932
PA	3,2190	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,685
PB	3,1917	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,683
PE	3,2392	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,731
PI	3,2622	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,753
PR	3,3092	0,5000	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,755
RJ	3,3476	0,5113	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,805
RN	3,1917	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,683
RO	4,2596	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,726
RR	4,2381	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,704
RS	3,2850	0,5000	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,731
SC	3,3625	0,5012	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,809
SE	3,3088	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,800
SP	3,3308	0,5053	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,782
TO	3,3341	0,5122	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,792
<b>CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL <sup>(5)</sup></b>						<b>4,848</b>	

## FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

	UF	88% Diesel A	12% Biocombustível <sup>(1)</sup>	88%	12% PIS/	88% PIS/	Carga ICMS	Custo da distribuição
		S500		CIDE <sup>(2)</sup>	COFINS Biodiesel <sup>(6)</sup>	COFINS Diesel <sup>(3)</sup>		
Diesel S10	AC	4,3428	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,809
	AL	3,2680	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,759
	AM	4,2258	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,692
	AP	3,8639	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,330
	BA	3,8815	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,373
	CE	3,2529	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,744
	DF	3,4693	0,5040	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,919
	ES	3,3939	0,5077	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,847
	GO	3,4617	0,5028	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,910
	MA	3,2769	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,768
	MG	3,4602	0,5077	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,914
	MS	3,4653	0,5028	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,914
	MT	3,5350	0,5040	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,985
	PA	3,3111	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,777
	PB	3,2445	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,736
	PE	3,2920	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,783
	PI	3,3150	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,806
	PR	3,3651	0,5000	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,811
	RJ	3,4114	0,5113	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,868
	RN	3,2445	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,736
RO	4,3124	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,779	
RR	4,2909	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,757	
RS	3,3488	0,5000	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,794	
SC	3,4225	0,5012	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,869	
SE	3,3616	0,5457	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,853	
SP	3,3908	0,5053	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,842	
TO	3,3869	0,5122	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,845	
		<b>CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL <sup>(5)</sup></b>					<b>4,910</b>	

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 - Alteração MP 1175/2023

Obs: preços com base nas Tabelas Petrobras (refinarias) de 16/08/23 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. 29/09/23 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 28/09/23

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

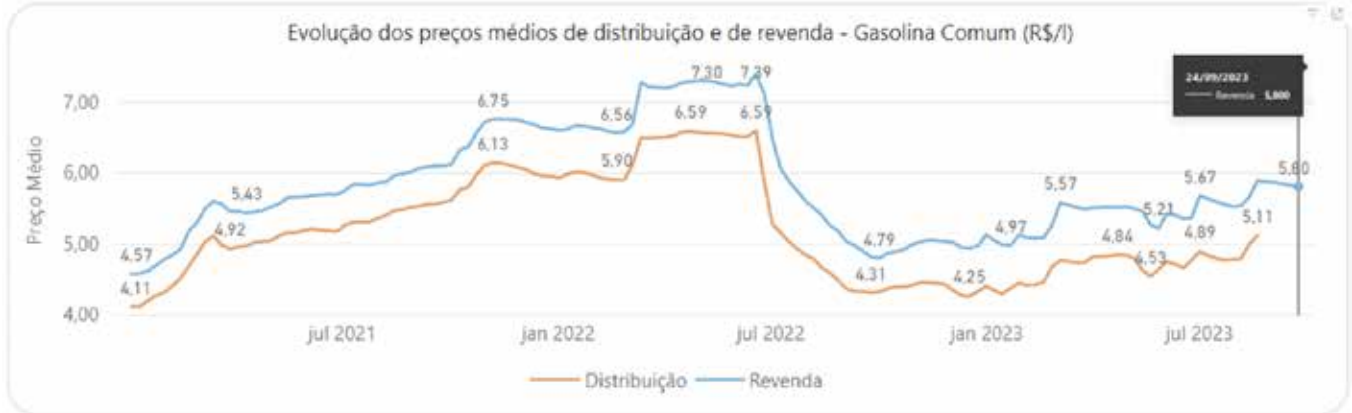
Nota: As tabelas e informações sobre a composição de preços estão disponíveis no site da empresa, seção Nossas Atividades/ Preços de Vendas de Combustíveis (<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/precos-de-venda-de-combustiveis/>)



## PREÇOS DE REVENDA E DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Período: 01/01/2021 à 24/09/2023 - (Preço Médio Brasil)

### Gasolina comum:



### Óleo Diesel S10:



### Etanol Hidratado comum:



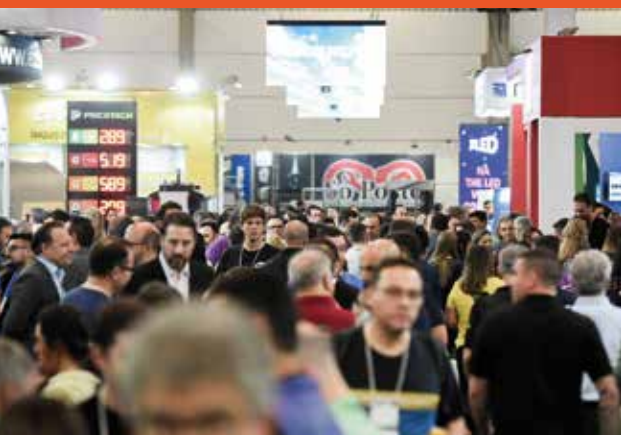
Obs:

- 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 03/10/2023

# 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 m<sup>2</sup>** 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](mailto:contato@expopostos.com.br)

Realização



Revista Oficial



Promoção e Organização



Montadora Oficial



Local

