

COMBUSTÍVEIS & CONVENIÊNCIA

Ano 20 - Outubro 2023 - Nº 212
www.fecombustiveis.org.br



70 ANOS:
**Qual será o
futuro da
Petrobras?**

Entrevista com Lirian Cavalhero, sócia-diretora da Ope Legis Consultoria



Débito Mastercard (DMC)

ATENÇÃO - NÃO PERCA VENDAS!

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



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

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



O QUE FAZER?

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



IMPORTANTE!

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

16

REPORTAGEM DE CAPA

Petrobras completa 70 anos, em meio a debate sobre futuro dos combustíveis



ENTREVISTA

Lirian Cavalhero,
Sócia-diretora da Ope Legis



08

MERCADO

- 28 • Conflito geopolítico coloca preços e suprimento do petróleo em evidência
- 32 • Brasil pode economizar R\$ 60 bilhões ao substituir lenha por GLP
- 36 • Etanol vira a bola da vez

MEIO AMBIENTE

- 42 • Eletrificação avança, mas tem desafios no Brasil

REVENDA EM AÇÃO

- 48 • Expocom 2023 supera expectativas e bate recorde de público

CONVENIÊNCIA

- 54 • NACS Show 2023: futuro do mercado inclui tecnologia

TABELAS

- 62 • Evolução dos Preços do Etanol
- 63 • Formação de Preços
- 64 • Formação de Custos do S10
- 65 • Ajustes nos preços da Petrobras
- 66 • Preços de Revenda e Distribuição

OPINIÃO

- 12 • James Thorp Neto
- 41 • Paulo Tavares

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 da Agência Petrobras)**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

Petrobras: 70 anos de história

Criada por Getúlio Vargas, sob o *slogan* nacionalista “o petróleo é nosso”, a Petrobras completou 70 anos de fundação. A história longeva de uma das principais empresas do país é marcada por momentos de grande euforia, como a descoberta do pré-sal e a autossuficiência nacional do petróleo, mas também por fases difíceis, quando a empresa quase faliu por uso indevido político, a partir do controle de preços das refinarias para evitar a elevação da inflação. Ao longo de sete décadas, muitas transformações aconteceram. De capital social 100% público, passou a ter capital misto. Ela também diminuiu de tamanho, vendeu ativos e iniciou um processo de privatização, que foi interrompido pela atual gestão. Atualmente, com as pressões climáticas, a empresa busca se adequar à transição energética e tem anunciado investimentos em energias renováveis. Ao mesmo tempo, a Petrobras também busca incessantemente explorar novos campos de petróleo, principalmente os localizados na Foz do Amazonas, que o Ibama impediu por risco ambiental. A **Reportagem de Capa** desta edição questiona para onde vai a Petrobras. Qual será o seu futuro?

Outro destaque desta edição é a reportagem da seção **Mercado** sobre a guerra Israel-Hamas, que tem afetado as cotações do petróleo internacional, ameaçando impactar a cadeia de suprimentos de combustíveis no Brasil.

Nesta edição, vale a pena conferir as coberturas de três eventos tradicionais do setor: Conferência Datagro, sobre o mercado de etanol, o 11º Fórum Permanente do GLP e o C-Move, que abordou os desafios para a popularização dos veículos elétricos.

Outra cobertura importante foi a Expocom 2023, encontro dos revendedores do Sul do país, realizado em Curitiba (PR).

Não deixe de ler a seção Conveniência, que traz entrevistas de alguns participantes da NACS Show 2023, evento mundial de lojas de conveniência e postos de combustíveis, realizado nos Estados Unidos.

A **Entrevista** do mês traz como destaque a advogada Lirian Cavalheiro, consultora da Fecombustíveis e sócia-diretora da Ope Legis, sobre a contribuição assistencial.

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

Sindicombustíveis - 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.sindicombustiveis-al.com.br

AMAZONAS

Sindicombustíveis - AM

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

BAHIA

Sindicombustíveis - 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
sindicombustiveis@sindicombustiveis.com.br
www.sindicombustiveis.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

Sindicombustíveis - DF

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

Sindicombustíveis - 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@sindicombustiveis-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

Sindicombustíveis - 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@sindicombustiveis-pa.com.br
www.sindicombustiveis-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

Sindicombustíveis - PE

Alfredo Pinheiro Ramos
Rua Desembargador Adolfo Ciriaco, 15
Prado - Recife-PE
Fone: (81) 3227-1035
recepcao@sindicombustiveis-pe.org.br
www.sindicombustiveis-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
sindicopetrorondonia@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 - 2ª andar
Campinas São José
Florianópolis-SC
Fone: (48) 3241-3908
sindopolis@sindopolis.com.br

SANTA CATARINA - LITORAL CATARINENSE E REGIÃO

Sincombustíveis

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

Sindicombustíveis Resan

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

SERGIPE

Sindpese

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

SINDILUB

José Victor Cordeiro Capelo

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

TOCANTINS

Sindicopos - TO

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

TRR

Álvaro Rodrigues Antunes de Faria

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

Entidade associada

ABRAGÁS (GLP)

José Luiz Rocha

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

VIROU NOTÍCIA

ANP divulga dados do setor



Divulgação ANP

A ANP lançou, em 16 de outubro, a versão completa do **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2023**. Na cerimônia de lançamento, Rodolfo Saboia, diretor-geral da agência reguladora, ressaltou a importância do órgão regulador com a divulgação das informações oficiais da cadeia de petróleo. “Um de nossos papéis é o de prover dados confiáveis, tendo como princípio a transparência e a sua ampla divulgação. Dar acesso às informações relevantes e fidedignas sobre o mercado regulado é tarefa de extrema importância, sendo tratada de forma muito séria pela ANP. Precisamos lembrar que dados, quando compartilhados com quem precisa, podem trazer vários benefícios, seja na tomada de decisão e no apoio à concepção de políticas mais eficazes, seja no estímulo à inovação”, destacou.

O anuário é dividido em seis seções: Panorama Internacional; Indústria Nacional do Petróleo e Gás Natural; Comercialização; Biocombustíveis; Licitação de Blocos; e Resoluções da ANP, além de um guia de leitura, notas, glossário, lista de agentes econômicos, entre outras informações.

Comercialização de combustíveis

Em 2022, as vendas nacionais de combustíveis pelas distribuidoras registraram alta de 3,9% em relação a 2021, totalizando 127,5 milhões de m³. O óleo diesel foi o combustível mais comercializado no país, com total de 63,2 milhões de m³, alta de 1,8% em relação a 2021. Já a gasolina obteve crescimento de 9,5% no mesmo período, para 43 milhões de m³. As vendas de etanol anidro, adicionado no teor de 27% à gasolina, registraram crescimento equivalente ao combustível fóssil, totalizando 11,6 milhões de m³ em 2022. O etanol hidratado, concorrente direto da gasolina, obteve queda de 8,6% em 2022 em relação a 2021, caindo para 15,3 milhões de m³. Já a comercialização de GLP registrou queda de 0,8% no período, para 13,4 milhões de m³ em 2022. O setor de distribuição de GLP continua bastante concentrado, sendo que cinco empresas detêm 88,3% do mercado: Copa Energia (24,5%), Ultragas – inclui Bahiana Distribuidora e Ultragas – (23,1%), Supergasbras (20,8%) e Nacional Gás (20%).

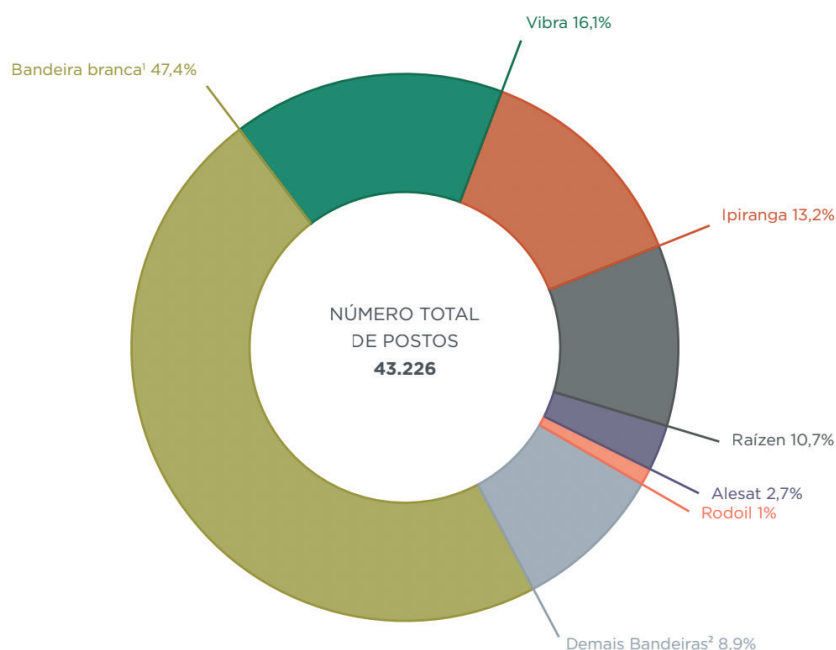
Revenda de combustíveis

O ano passado encerrou com 43.266 postos revendedores de combustíveis, dos quais 37,3% do total estavam sediados no Sudeste, 26,8% no Nordeste, 18,5% na Região Sul, 9,1% no Centro-Oeste e 8,3% na Região Norte.

Em relação ao *market share* dos postos, 52,6% do total são vinculados e ostentam uma das mar-

cas nacionais ou regionais, com a seguinte participação de mercado: Vibra (16,1%), Ipiranga (13,2%), Raízen (10,7%), Alesat (2,7%) e outras (9,9%). Já os postos independentes, que podem ser abastecidos por qualquer distribuidora, também chamados de bandeira branca, tiveram participação de 47,4% do total em 2022.

Postos revendedores de combustíveis no Brasil, segundo a bandeira



FONTE: ANP/SDL (Tabelas 3.17 e 3.18).

¹Posto que pode ser abastecido por qualquer distribuidora. ²Inclui outras 57 bandeiras.

TRRs

Em 2022, os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs) totalizaram 578 no país. As regiões Sul e Sudeste concentravam 37,4% e 26% do total, enquanto Centro-Oeste, Nordeste e Norte obtiveram participação de 24,4%, 6,1% e 6,2%, respectivamente.

Preços ao consumidor

Em 2022, o preço médio nacional da gasolina foi de R\$ 6,110 por litro, alta de 5,7% em relação a 2021. Já o óleo diesel aumentou 44,2% no mesmo período e o preço médio ficou em R\$ 6,580 por litro. Já o custo médio anual do etanol hidratado foi de R\$ 4,420 por litro, valor 2% superior comparado ao ano anterior.

O gás natural veicular (GNV) registrou alta de 28,9% em 2022 em relação ao ano anterior, passando para R\$ 4,890. A média de preços do gás liquefeito de petróleo (GLP), o gás de cozinha, atingiu R\$ 8,450 por quilo, alta de 21,4% em relação a 2021.

**Sindicatos podem
se beneficiar
da contribuição
assistencial**

POR MÔNICA SERRANO

Em setembro, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu pela constitucionalidade da cobrança da contribuição assistencial, para filiados ou não aos sindicatos. A decisão é válida tanto para as entidades sindicais laborais quanto para as patronais. No entanto, a cobrança depende de aprovação em assembleia e deverá constar na convenção coletiva, lembrando que a contribuição não é obrigatória. Ou seja, associados ou não aos sindicatos deverão se manifestar, por escrito, tanto para autorizar o desconto quanto para recusar a cobrança. Para explicar detalhadamente a decisão do STF e as diferenças das demais contribuições do sistema sindical, Lirian Cavalheiro, consultora jurídica da Fecombustíveis e sócia-diretora da Ope Legis, concedeu entrevista exclusiva à revista **Combustíveis & Conveniência**. Confira os esclarecimentos sobre o tema e como os sindicatos da revenda de combustíveis poderão ampliar os seus recursos, a partir da decisão.

Combustíveis & Conveniência: Houve uma mudança recente no julgamento do STF em relação à contribuição assistencial. A senhora poderia explicar o que é a contribuição assistencial e o que muda para a área sindical?

Lirian Cavalheiro: A contribuição assistencial é uma taxa paga tanto pelos trabalhadores quanto pelos empregadores, geralmente de uma categoria profissional, para custear despesas das atividades sindicais, como negociações coletivas e representação sindical. A mudança significativa na área sindical ocorreu com a decisão do STF, que validou a constitucionalidade da cobrança da contribuição assistencial, tanto para filiados quanto para não filiados, desde que sejam cumpridas determinadas regras. Essa decisão fornece aos sindicatos uma ferramenta importante para financiar suas atividades, em benefício dos trabalhadores e empregadores.

C&C: Muitas pessoas ainda confundem a contribuição assistencial com a contribuição sindical. A senhora poderia detalhar quais são as diferenças?

LC: A contribuição assistencial é diferente da contribuição sindical, que era compulsória até a reforma trabalhista de 2017. Após essa reforma, a contribuição sindical passou a ser facultativa, dependendo da autorização prévia e expressa do trabalhador. A contribuição

assistencial, no entanto, depende de aprovação em assembleia, deve constar em acordo ou convenção coletiva, e sua cobrança pode ser realizada tanto para filiados quanto para não filiados, mas também não é compulsória.

C&C: E em relação à contribuição confederativa?

LC: A contribuição confederativa, que é destinada a custear as atividades de entidades de representação sindical, permanece sujeita às mesmas regras estabelecidas anteriormente, e sua validade não foi alterada pela reforma trabalhista.

C&C: O que muda, de fato, para os sindicatos patronais a partir do julgamento do STF? A decisão já está valendo?

LC: A decisão já está em vigor e impacta sindicatos laborais e patronais, fornecendo uma fonte de financiamento importante para suas atividades. A cobrança, além de estar prevista em assembleia e constar de acordo e convenção coletiva, só é válida quando previamente autorizada em assembleia geral e quando se respeitam os direitos de oposição. Portanto, qualquer tentativa de incorporar es-



A contribuição

assistencial é uma taxa paga tanto pelos trabalhadores quanto pelos empregadores, geralmente de uma categoria profissional, para custear despesas das atividades sindicais



A decisão do STF sobre a contribuição assistencial representa um marco nas relações sindicais no Brasil

sa contribuição nas negociações coletivas deve estar em conformidade com essas diretrizes estabelecidas pelo STF.

C&C: O acórdão sobre a decisão já foi publicado? Há risco de ocorrer judicialização sobre este tema? Por quê?

LC: Ainda não. Algumas mudanças devem ocorrer em relação à decisão do STF quando o acórdão for publicado, ou após sua publicação, pois o tema necessita de modulação para

que haja segurança jurídica. A cobrança da contribuição assistencial ainda pode gerar debates e questionamentos em situações específicas. No entanto, a decisão do STF forneceu diretrizes claras para a cobrança dessa contribuição, o que deve reduzir a incerteza legal, caso essas diretrizes sejam moduladas pelo STF.

C&C: Haveria mais alguma informação que a senhora gostaria de acrescentar?

LR: Além das informações fornecidas, é importante destacar que a decisão do STF sobre a contribuição assistencial representa um marco nas relações sindicais no Brasil. Ela equilibra a necessidade de financiamento das atividades sindicais, com o respeito aos direitos dos trabalhadores e empregadores. As entidades sindicais devem estar atentas às regras estabelecidas para a cobrança dessa contribuição e garantir a transparência e a conformidade com a legislação vigente, principalmente, resguardando o direito dos empregados, previsto no art. 612-B da CLT, no qual qualquer desconto em salário somente pode ocorrer com sua anuência expressa. ■



Renovabio também influencia os preços

No último encontro de revendedores, que aconteceu em Curitiba, no Paraná, me deparei com uma situação que pode servir de exemplo sobre como a população enxerga o nosso setor. Eu peguei um táxi e comecei a conversar com o motorista, disse que era revendedor de combustíveis e ele me respondeu: 'os inimigos da nação'. Este comentário me assustou, mas, na sequência, o taxista percebeu o que falou, pediu desculpas e disse que tinha conhecimento de que o problema do aumento de preços da gasolina nem sempre era do posto. Mesmo assim, eu expliquei todos os fatores de influência da composição de preços, dentre os quais um dos maiores pesos ainda são os impostos. Esta situação me fez lembrar de outra conversa, que ilustra bem o que acontece no nosso setor. Acusar um posto pelos altos preços é o mesmo que reclamar do aumento da pizza para o entregador que chega na sua casa.

Por mais que haja informações sobre o assunto, ainda não é o suficiente, e os preços dos combustíveis continuam sendo o calcanhar de Aquiles do país. Aproveito para colocar mais um fator de influência, que geralmente não é considerado: o Renovabio. Esse programa tem gerado uma distorção sobre os preços dos combustíveis, mas quem paga pelo aumento de custo acaba sendo o consumidor final, embora quem leve a culpa sejam os postos.

O governo, ao criar o Renovabio, em 2017, teve como objetivo o cumprimento do Bra-

sil com os compromissos firmados na Conferência do Clima de Paris (COP-21), de reduzir as emissões de CO₂ em 42% até 2030. Porém, desde que o programa passou a funcionar, na prática, ocorrem distorções. O Renovabio atua com a emissão de créditos de descarbonização (CBios). Este modelo funciona da seguinte forma: as usinas de biocombustíveis emitem os certificados e as distribuidoras são obrigadas a comprar os CBios, como forma de compensar as emissões de gases de efeito estufa emitidas pelos combustíveis. Cada CBio equivale à emissão de uma tonelada de carbono na atmosfera.

O problema que afeta a nós, revendedores, e toda a sociedade, é que os preços dos CBios subiram substancialmente e impactam nos preços dos combustíveis a cada alta expressiva. Só para se ter ideia, o preço de cada CBio, em 2020, estava em média R\$ 50; já em junho de 2022, o custo disparou para cerca de R\$ 200. No início de julho deste ano, os preços dos CBios alcançaram R\$ 150, o que poderia impactar no preço do etanol em R\$ 0,12 por litro, de acordo com as distribuidoras.

A Fecombustíveis apoia o governo em todas as políticas ambientais que tratam da transição energética, porém não concorda com a especulação de preços que foi gerada a partir do CBios. Por conta disso, também defendemos a revisão e o aperfeiçoamento do Renovabio, para que o mesmo não onere a sociedade, nem cause assimetria na cadeia.

A brand of passion

Vivendo o sonho sem fim.

Saiba mais



EVOLUTION
Full Tech FE
5W-30

EVOLUTION
900 SXR
5W-40

EVOLUTION
900 SXR
5W-30

Para alguns, pegar a estrada é mais do que apenas assumir o volante. Por isso, ELF desenvolveu o produto ideal para seus clientes.

Nossos óleos "Live Long" oferecem benefícios como: proteção e limpeza do motor, propriedades antidesgaste, economia de combustível e altíssima resistência à oxidação graças à sua aditivação de alta tecnologia. Dedicado aos motores mais recentes e aprimorado para alta quilometragem, ELF "Live Long" contribui para o aumento dos intervalos entre as trocas de óleo, assim seus clientes podem viver o seu sonho, sem fim!

@elflubrificantes_br





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

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

02 a 05 - Participação de James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, na NACS Show 2023, em Atlanta (EUA).

18 - Participação da Fecombustíveis na 6ª Reunião 2023 da Comissão de Estudo de Distribuição e Armazenamento de Combustíveis (CEDAC), da ABNT.

19 - Participação do presidente da Fecombustíveis na reunião da Diretoria da Confederação Nacional do Comércio, Bens e Serviços (CNC), no Rio de Janeiro (RJ).

25 - Reunião do Conselho de Representantes da Fecombustíveis, em Curitiba (PR).

26 e 27 - Participação da Fecombustíveis na Expocom 2023, em Curitiba (PR).

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



ABASTEÇA SEUS CLIENTES COM A **DISTRIBUIDORA** **REFERÊNCIA** PARA POSTOS EM MAIS DE **2 MIL MUNICÍPIOS**

+1,5 BILHÃO DE LITROS DISTRIBUÍDOS ANUALMENTE
POR QUEM INSPIRA INOVAÇÃO E EXPIRA EXCELÊNCIA!



*RANKING ANP 2022



APONTE SEU
CELULAR PARA CÁ
E FAÇA A SUA COTAÇÃO!

@ROYALFICOFICIAL ROYAL FIC ROYALFIC.COM.BR



27 ANOS
MOVIMENTANDO
COM AMOR.

Petrobras completa 70 anos, em meio a debate sobre futuro dos combustíveis

Em outubro, a Petrobras comemorou o aniversário, divulgando em eventos e campanhas publicitárias sua intenção de focar na transição energética. No entanto, para especialistas, o espaço dos combustíveis fósseis no Brasil não deve acabar tão cedo

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Criada em 3 de outubro de 1953, durante o governo Getúlio Vargas, a Petrobras completou 70 anos, em um cenário totalmente diferente do contexto de sua fundação. A empresa, que foi concebida para garantir ao estado o monopólio do setor petrolífero, passou por inúmeras transformações durante suas sete décadas de existência e, atualmente, é uma companhia de economia mista, com capital público e privado, — embora o Estado ainda seja o maior acionista. Ao longo de sua história, muitas de suas escolhas estratégicas foram polêmicas (veja *box* na página 25).

Ao mesmo tempo, a Petrobras cresceu, passou por marcos importantes, como a descoberta do pré-sal, mas também passou por fases difíceis, como o escândalo de corrupção, quase quebrou, diminuiu de tamanho e conseguiu se recuperar. Hoje, é considerada a 58ª maior companhia do mundo, liderando a lista das empresas brasileiras, à frente do banco Itaú, da mineradora Vale e do Banco do Brasil. Atualmente, a empresa está presente em 19 países.

Com as mudanças no mercado global de energia, para diminuir as emissões de gases de efeito estufa, nas comemorações do aniversário da empresa, o atual presidente, Jean Paul Prates, destacou os planos para a transição energética, com o uso de energias menos poluentes. Dentre as perspectivas, está a aposta na geração de

energia eólica *offshore*, que aproveitará parte da infraestrutura de plataformas já existente em alto mar. Em setembro, inclusive, a empresa deu início ao processo de licenciamento ambiental junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Energias Renováveis (Ibama) para 23 gigawatts (GW) de parques de energia eólica *offshore* na costa brasileira. “Temos que ousar, como empresa grande, visionária, como já fizemos várias vezes”, disse Prates, na ocasião.

No ano passado, a petroleira começou a produzir o Diesel R5, também chamado de diesel verde, a partir do coprocessamento de óleo de soja refinado com óleo diesel fóssil. A produção teve início na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar) da petroleira, em Araucária (PR), com capacidade de coprocessamento de 114 mil toneladas ao ano.

Outra estratégia já incorporada pela companhia para investir na descarbonização é a compra de créditos de carbono. A ideia do mercado de carbono é de que empresas que emitem gases de efeito estufa (caso das petrolíferas, entre outras) comprem créditos de geradoras de energia limpa, ou organizações que combatam o desmatamento, por exemplo. Assim, os agentes que mais poluem compensam (de certa forma) suas emissões, investindo recursos financeiros para financiar a descarbonização.

Além do mercado de carbono, o próximo Plano Estratégico, que a Petrobras planeja di-

vulgar em novembro, deve trazer “medidas concretas” para promover a transição energética. “Estamos comprometidos em liderar a transição energética no país, de forma justa, segura e inclusiva, impulsionada por parcerias que estamos construindo com empresas de excelência técnica e pela descarbonização crescente das nossas operações”, disse a empresa, em informe para a imprensa, assegurando que, entre 2015 e 2020, houve redução de 39% das emissões decorrentes de suas atividades.

Apesar deste discurso e da importância da transição energética, a Petrobras ainda tem como foco a exploração e produção de petróleo. William França, diretor-executivo de processos industriais da companhia, considera que os combustíveis fósseis ainda devem permanecer relevantes por muitos anos. “O combustível fóssil é, e ainda será por muito tempo, o motor da economia mundial, inclusive no Brasil”, afirmou ele, em sessão solene realizada em 2 de outubro, na Câmara dos Deputados, em homenagem aos 70 anos da empresa. Tanto Prates quanto França citam a importância da Margem Equatorial, onde além da energia eólica, a companhia quer explorar petróleo e gás. Mas, na região, a Petrobras enfrentou resistência do Ministério do Meio Ambiente, por causa da Foz do Amazonas. Em maio, o Ibama negou a licença de exploração na região. Após diversas investidas da Petrobras, em 29 de setembro o órgão ambiental autorizou a

primeira licença para pesquisas em dois blocos da Petrobras na bacia do Rio Grande do Norte. O bloco localizado na bacia da Foz do Amazonas continua sem autorização.

Outro sinal de que o petróleo e o gás permanecem no foco da empresa foi a declaração de Prates sobre o fim das sanções dos Estados Unidos à Venezuela, destacando que a Petrobras “deverá colocar a Venezuela no mapa de novo”, durante *live* realizada pela agência EPBR.

Para Sergio Massilon, diretor Institucional da Federação Brasilcom, o Brasil já produz mais petróleo do que sua capacidade de refino. “Logo, explorar mais deve vir acompanhado de investimentos em expansão de capacidade de refino, que juntos podem conduzir o Brasil à autossuficiência”, disse.

PRESSÃO POR TRANSIÇÃO X COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

Enquanto alguns países europeus buscam acelerar a transição energética para reduzir dependência de fontes fósseis, o Brasil pode optar por continuar explorando seus recursos petrolíferos por alguns anos, mas de forma sustentável, buscando reduzir as emissões de gases do efeito estufa em todas as etapas da cadeia produtiva, segundo o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). O Instituto também defendeu a exploração de petróleo na Margem Equatorial, que poderia ser uma oportunidade para o país nesse sentido.



Mas, independentemente dos debates sobre a continuidade de exploração de petróleo ou investimentos em energias renováveis, a descarbonização é uma tendência mundial. Isso porque o mundo vive um período de mudanças climáticas que trazem sérias consequências para a população e para as economias locais. No Brasil, por exemplo, a seca no Nordeste chama a atenção pela intensidade, enquanto no Sul chove torrencialmente. Isso traz prejuízos ao setor agropecuário, encarece alimentos e a geração de energia elétrica, além de elevar os riscos à população e às cidades. Enchentes causam problemas urbanos, que vão do aumento de trânsito à perda de vidas em catástrofes decorrentes de eventos climáticos, por exemplo.

Isso sem contar as perdas na lavoura e pecuária e os riscos sanitários.

A preocupação também existe no Brasil, embora o tema ainda seja polêmico, pois a matriz energética nacional é, em grande parte, composta por fontes renováveis. “Nossa matriz é prioritariamente limpa. A principal fonte de geração de energia elétrica é a hidreletricidade. No caso da matriz veicular, o Brasil é um dos países com a maior participação de biocombustíveis. Além do biodiesel e dos avanços no diesel verde (HVO), pelo menos 80% da frota veicular é *flex fuel* e a gasolina comercializada pelos postos revendedores contém etanol”, disse Ana Mandelli, gerente da área de distribuição de combus-



Agência Petrobras

A Petrobras ainda tem como foco a produção de petróleo e busca ampliar a exploração na Margem Equatorial, e, ao mesmo tempo, pretende investir em usinas eólicas offshore

tíveis do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), durante evento da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), em São Paulo.

“O mundo precisa fazer a transição energética e isso é inegável, mas a transição precisa ser justa. O Brasil está bem posicionado nesse caminho, com grande parte da matriz renovável, mas mesmo assim é necessário entender o que é uma ‘transição justa’”, acrescentou ela. De acordo com a especialista, essa transição “justa” deve considerar a realidade de cada país.

“Temos mais de 43 mil postos revendedores, uma rede imensa de dutos, somos o 9º maior parque de refino (e também 9º maior produtor) de combustíveis fósseis. E ainda temos os combustíveis renováveis, o Brasil é privilegiado nesse quesito. Então, se desfazer de todos estes ativos, hoje, para apostar na transição energética, não pode ser entendido como uma justiça climática. Existe uma necessidade de investimento para a mudança das fontes de geração energética, que é muito alta, atualmente, inclusive do ponto de vista ecológico, para o país”, ressaltou Ana, referindo-se aos ativos que seriam inutilizados. “A justiça climática tem que levar todos esses fatores em consideração”, completou.

EXPLORAÇÃO POR MAIS 20 ANOS

A visão da especialista é endossada pelo professor Edmilson Moutinho dos Santos, do Instituto de Energia e Ambiente da Universida-



Agência Petrobras

Política de preços nas refinarias Petrobras, que deixou de seguir como parâmetro exclusivo o PPI, segue novo modelo com critérios menos transparentes

de de São Paulo (IEE-USP), que considera que o uso do petróleo no Brasil ainda deve ser perene por, pelo menos, duas décadas. “Existem diversas variáveis em discussão, como preços dos combustíveis e origem da fonte energética, mas o fato é que o país não pode, simplesmente, ‘jogar fora’ todo o potencial do pré-sal. Ainda há muito a ser explorado e isso traz capital para o país. Isso proporciona renda, porque a Petrobras paga pela exploração”, pontuou. Moutinho reforçou a participação

das energias renováveis no Brasil, incluindo a participação dos biocombustíveis na matriz veicular, além do uso de gás natural.

“Não faz sentido o Brasil deixar a exploração de petróleo neste momento. Isso diz respeito à segurança energética nacional e à necessidade de garantir o acesso à energia. Muitas pessoas, no Brasil, ainda não têm sequer acesso à eletricidade ou ao GLP (gás de cozinha) e usam lenha para o preparo de alimentos (veja mais na página 32). Esses cidadãos utilizam fontes fósseis para cozinhar, aquecer água e outras demandas de energia”, ressaltou Moutinho, reforçando que a transição energética só pode ser considerada justa quando o acesso à energia, para as populações desfavorecidas, também for democratizado.

Dentro deste contexto, a perspectiva é de que a Petrobras mantenha o foco na exploração de petróleo, apesar de estar desenvolvendo alternativas, caso do diesel R5 (HVO, sigla em inglês para óleo vegetal hidrotratado).

Além disso, as iniciativas para promoção de combustíveis com menor emissão de carbono não são recentes. “Desde que a empresa criou a diretoria de gás e energia, no primeiro governo do presidente Lula (2003), a ideia de desenvolver uma área de geração ‘limpa’ foi colocada em prática”, lembrou Moutinho.

Segundo o professor, o gás natural, embora de origem fóssil, é um produto com menores emis-

sões de CO₂, em comparação a outros derivados de petróleo. Na ocasião, a empresa instituiu a diretoria de Transição Energética e Sustentabilidade, responsável por coordenar as atividades de descarbonização, mudanças climáticas, novas tecnologias e sustentabilidade. A pasta tinha o objetivo de estabelecer ações para ampliar os investimentos em projetos de baixo carbono. Vale explicar que o gás não é renovável, mas suas emissões são reduzidas (27% menos CO₂ do que o petróleo e 44% menos que o carvão).

Ao longo dos anos, o gás natural, no entanto, não foi totalmente aproveitado pelo país e outros combustíveis se sobressaíram. Atualmente, a maior participação ainda é de diesel, para veículos pesados, e gasolina-etanol para leves, embora a produção de gás natural tenha aumentado 3,1%, pelo 13º ano consecutivo de elevação, atingindo 137,9 milhões de m³/dia em 2022, segundo dados recém-divulgados pela ANP. De acordo com o mesmo levantamento, a produção de diesel A (sem biodiesel) cresceu 6,3% e a de gasolina A (sem etanol), 2,6%.

POLÍTICA DE PREÇOS SEMPRE NA LUPA

Como a matriz veicular nacional é abastecida majoritariamente por combustíveis fósseis, um dos focos de atenção são os preços, principalmente no atual contexto, em que a Petrobras mudou o sistema de precificação em

suas refinarias. O Preço de Paridade de Importação (PPI) sempre trouxe como reflexo a alta nas bombas, quando os valores internacionais se elevavam, mas o modelo de precificação adotado pela Petrobras foi alterado, recentemente, na gestão de Prates. As mudanças para o mercado não ficaram muito claras, pois a nova fórmula incluiu custos internos de produção e custos alternativos para o cliente.

Com o avanço de problemas geopolíticos globais que interferem no mercado (veja reportagem da pág. 28), a oscilação de preços do petróleo acaba sendo uma grande preocupação interna — especialmente para o mercado de revenda, que é pressionado pela alta, de um lado, e pelos consumidores (e seus órgãos de defesa), por outro, que buscam ‘preços justos’, sem a compreensão exa-

Avanços tecnológicos na exploração e produção

Instalação no Rio de Janeiro, em Duque de Caxias, e incorporação das refinarias de Mataripe, construída em 1949, em São Francisco do Conde (BA), e Refinaria Presidente Bernardes, projetada em 1952 e inaugurada em 1955, em Cubatão (SP).

1954

Primeira descoberta de petróleo no mar (campo de Guaricema, em águas rasas, Sergipe).

1968

Com as altas do petróleo (e, conseqüentemente, dos preços da gasolina), o Proálcool avança. Em dezembro de 1977, entra em operação, na Reduc, a unidade protótipo de fabricação de eteno de álcool, projetada pelo Cenpes.

1975

Descoberta do primeiro campo gigante em águas profundas da Petrobras: Albacora, na Bacia de Campos.

1984

1953

Criação da Petrobras.

1961

Instalação da primeira refinaria de petróleo da companhia (Reduc). Esse ano marcou a autossuficiência na produção de petróleo no Brasil.

1974

Depois do choque do petróleo em 1970, a Petrobras passou a explorar em alto mar, o que culminou na descoberta da Bacia de Campos, situada entre a costa Norte do estado do Rio de Janeiro e o Sul de Espírito Santo, onde ainda são produzidos 80% do petróleo nacional.

1977

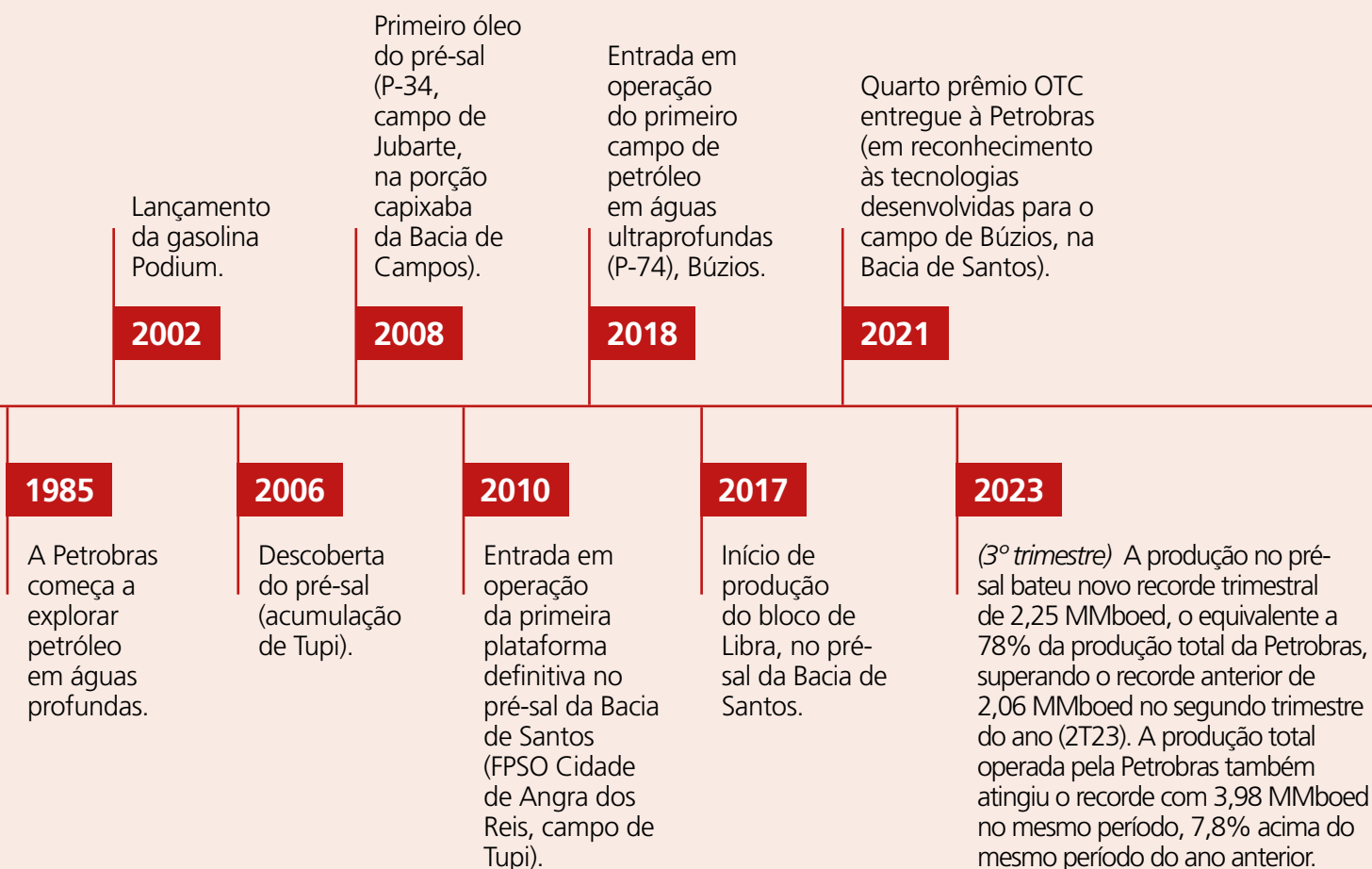
Início da produção na Bacia de Campos, no campo de Enchova, com a instalação do primeiro Sistema de Produção Antecipada (SPA), desenvolvido por técnicos da Petrobras.

ta dos fatores que elevam os valores praticados nas bombas.

Entretanto, embora a elevação dos preços internacionais do petróleo, juntamente com oscilações no câmbio, possa ser um ponto de preocupação, Moutinho, do IEE, destaca que para o país, a valorização do energético é positiva. “O aumento, de fato, castiga o mercado pelo lado dos preços praticados, tanto por distribuidores quanto pelo postos, que se re-

fletem em altas de custos, as quais repercutem em preços internos de um modo geral. Mas, isso, do ponto de vista do país, é compensado por dividendos e *royalties* — afinal, o Brasil também é produtor e ganha com isso”, destacou o especialista.

As variáveis consideradas na precificação sempre foram um ponto de atenção para o mercado. A política de preços foi alterada diversas vezes, desde a abertura do setor de refi-





A Petrobras passou a produzir o Diesel R5, versão menos poluente, obtido do coprocessamento de óleo de soja refinado com óleo diesel fóssil

no para o privado, no início dos anos 2000. Na época, o Brasil deixou de usar subsídios cruzados e passou a adotar uma precificação com base na média móvel dos preços no mercado internacional. Mas, com a deterioração da economia a partir de 2011, o governo Dilma Rousseff (PT) congelou o preço dos combustíveis, na tentativa de conter a inflação.

Em 2016, já no governo de Michel Temer (MDB), a Petrobras passou a seguir os preços de importação dos combustíveis. No início da mudança, os reajustes passaram a ser praticamente diários.

HISTÓRICO DE PRECIFICAÇÃO

Nas sete décadas da Petrobras, muita coisa mudou em relação às políticas adotadas para precificação dos combustíveis. “Até a edição da Lei do Petróleo, em 1997, havia claramente uma política de intervenção nos preços, desde o valor do óleo bruto. Como o Brasil, na época, era basicamente um importador, e os pre-

ços seguiam valores internacionais, havia duas fórmulas de cálculo de custos, uma baseada no preço internacional e outra em custos de exploração, que representavam apenas cerca de 20%”, explicou Moutinho.

Segundo ele, na época a Petrobras estimava esse custo de produção e o preço para as refinarias era subsidiado, de acordo com uma média nacional. “Essa linha de tempo e preços pode ser dividida em três fases. Antes da Lei do Petróleo, quando havia claramente uma política de intervenção, desde o óleo bruto — como o Brasil era basicamente importador, isso aparecia como preço de transferência, junto ao óleo importado, que seguia as oscilações das décadas de 1970/80. Depois, com a Bacia de Campos (pré-sal), a precificação começou a ser feita segundo preços de custo (a Petrobras estimava o custo de produção nas suas refinarias, subsidiado, equilibrando com o valor internacional, cheio”, explicou o professor. “Depois, da refinaria para a frente, também havia política de subsídios cruza-

dos, usando a gasolina para subsidiar produtos de maior apelo social, como o GLP e o diesel. A gasolina sempre foi mais cara, justamente para pagar tais subsídios”, ressaltou Moutinho.

De acordo com o especialista, essa política de preços começou a ser afetada pelo etanol. “Se a gasolina era o carro-chefe e o etanol passou a substituir parte dela, o resultado se tornou deficitário. Foi criado um ‘buraco’ dentro da conta da Petrobras, com a perda de mercado da gasolina”, disse Moutinho. Segundo ele, com o avanço do etanol, a alternativa para a gasolina foi a exportação — com preços praticados pelo mercado internacional. “Foi então que a política de subsídios deixou de ter sentido”, disse.

Depois, veio a Lei do Petróleo (Lei 9478/1997), fruto do próprio Plano Real, que já previa a paridade internacional. “O Brasil nunca fez a lição de casa, nunca conteve gastos e, nessa época, precisava buscar receitas. Corrigir as distorções de preços dos combustíveis era a alternativa na época”, ressaltou Moutinho, destacando que, na ocasião, havia pouca transparência.

Segundo o especialista, a Lei do Petróleo já previa a privatização total ou parcial das refinarias, o que trouxe um período conturbado para a história da Petrobras. “Na época de Joel Mendes Rennó, que presidiu a companhia até 1999, já se falava em privatização de 20% a 30% das refinarias, o que só se concretizou — ou está se concretizando — agora”.

“Como se faz a precificação de uma refinaria, especialmente se for privada? Normalmente, por meio de modelagem de preços do segmento, mas isso não está ainda claro para o mercado”, disse Moutinho. E a questão segue sem essa clareza, com as mudanças implementadas por Jean Paul Prates em sua gestão, anunciadas em maio deste ano. A proposta atual é incorporar o custo alternativo do cliente e o valor marginal para a Petrobras, embora o mercado ainda não tenha uma visão clara sobre o que isso significa de fato. Na opinião do professor, houve um retrocesso com a mudança, pois não há transparência, assim como ocorria na época dos subsídios.

Essa falta de entendimento por parte do mercado é um problema ainda maior quanto o setor tenta avaliar os próximos passos, diante do conflito geopolítico no Oriente Médio, que eleva os preços do petróleo, além das consequências da guerra entre Rússia e Ucrânia, que levou à resistência da União Europeia em importar produtos russos, o que fez com que o país baixasse os preços — e resultou no grande volume de importações pelo Brasil. Outras crises políticas e conflitos tendem a se refletir nos preços do petróleo, trazendo impactos diretos para o Brasil, mas, sem políticas claras de precificação interna, é praticamente impossível entender o que pode ocorrer com os preços no mercado nacional.

Escolhas polêmicas

Vários períodos da história da Petrobras foram conturbados. Durante a gestão da presidente Dilma Roussef, com a desaceleração da economia e alta da inflação, os preços foram baixados artificialmente. A empresa registrou um prejuízo de mais de R\$ 21 bilhões em 2014, o que chamou a atenção das autoridades e levou à investigação de um dos maiores casos de lavagem de dinheiro e corrupção na história do país, a Operação Lava-Jato — nome dado em alusão a uma rede de postos que integrou o esquema, fazendo lavagem de dinheiro.

Na época, além das organizações criminosas, agentes públicos, empresários e doleiros passaram a ser investigados e o resultado apontou inúmeras irregularidades, ocorridas entre 2004 e 2012, com funcionários e diretores da Petrobras envolvidos no esquema de corrupção.

No final de outubro deste ano, o Tribunal de Contas da União (TCU) apontou suspeitas de irregularidades justamente nesse período (de 2011 a 2015). Segundo o relator do proces-

so, ministro Aroldo Cedraz, os técnicos concluíram que não há indícios de irregularidades no período de 2002 a 2010 e de 2016 a 2019, mas entre setembro de 2012 e outubro de 2014 existe a necessidade de uma análise mais detalhada. O processo ainda está sendo analisado.

Outro momento polêmico foi durante o início do governo Jair Bolsonaro, em 2019, com a substituição frequente de presidentes e as medidas para acelerar a privatização da Petrobras. Em sua gestão, foram vendidas a BR Distribuidora, as refinarias Landulpho Alves (Bahia) — atual Acelen — e Isaac Sabá (Amazonas) — atual Reman, campos de petróleo, terminais, gasodutos, termelétricas, usinas eólicas e outros ativos. No período, a empresa contou com cinco diferentes presidentes.

Em 2023, com o retorno de Lula à presidência, a Petrobras demonstra voltar às suas origens, com tendência à estatização. Inclusive, há rumores no mercado relativos à recompra da Vibra Energia (ex-BR Distribuidora).

16º FÓRUM INTERNACIONAL

DE POSTOS DE SERVIÇOS,
EQUIPAMENTOS, LOJAS DE
CONVENIÊNCIA E FOOD SERVICE

10 a 12 de setembro | SÃO PAULO EXPO



Garanta seu ingresso para o maior Fórum de postos de serviços e lojas de conveniência da América Latina na

PRÉ-VENDA com mais benefícios!

- ◀ Ganhe 15% de desconto exclusivo
- ◀ Programe sua viagem com + antecedência
- ◀ Reserve sua passagem com melhor preço
- ◀ Seja o primeiro a ficar por dentro dos conteúdos e palestrantes

NÃO PERCA TEMPO:

os benefícios são válidos somente até o dia 15.11.2023

Vendas e Informações: www.expostos.com.br

Realização



Revista Oficial



Promoção e Organização



Montadora Oficial



Local



Conflito geopolítico coloca preços e suprimento do petróleo em evidência

Guerra entre Israel e Hamas trouxe alerta para a possibilidade de países produtores de petróleo se envolverem no combate, mas, por ora, não há risco de falta de produto ou preços extremamente altos de derivados no Brasil

POR MÔNICA SERRANO

Divulgação



Importação de derivados segue em ritmo normal e não há possibilidade de faltar produto no país

Em 7 de outubro, o mundo assistiu ao ataque do Hamas a Israel, dando início a mais uma guerra no mundo, que perdura até hoje. O conflito tem gerado comoção geral pelas perdas humanas, mas também passou a representar uma ameaça global pela possibilidade de extensão da guerra para os países produtores de petróleo, como Irã e Estados Unidos, o que afetaria os preços de derivados e a cadeia de suprimentos de combustíveis.

Com as incertezas do conflito Israel-Hamas e a perspectiva de retomada de negócios de petróleo entre os Estados Unidos e Venezuela, em 19 de outubro a cotação do Brent subiu em 0,96% e fechou em US\$ 92,16 o barril, e o WTI, para dezembro, encerrou a US\$ 88,37 o barril, alta de 1,26%.

Apesar das oscilações nas semanas subseqüentes, Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, afirmou à imprensa que as altas de preços do petróleo, em função da guerra, não haviam afetado os custos dos combustíveis no Brasil. Porém, ele destacou que seria a ‘tempestade perfeita’, caso o conflito se alastrasse para outros países.

De fato, até o momento não houve grande contaminação da guerra para os preços dos combustíveis do Brasil, exceto pelas oscilações marcadas por especulações. “Hoje, o cenário de Israel ainda não tem desdo-

bramentos físicos reais no contexto de suprimento de derivados do Brasil. Esse aumento da cotação do petróleo vem da especulação de uma possível piora das tensões”, confirmou Amance Boutin, especialista em combustíveis da Argus.

A partir da defasagem das cotações internacionais de petróleo, principalmente para o óleo diesel, a Petrobras reajustou os preços dos combustíveis em suas refinarias, com aumento de R\$ 0,25 por litro para o óleo diesel e redução de R\$ 0,12 para a gasolina, que passaram a valer a partir de 21 de outubro.

Segundo a petroleira, os fundamentos dos mercados externo e interno, assim como os parâmetros da estratégia comercial da Petrobras, que busca a prática de preços competitivos por produto e local, resultaram em movimentos distintos para cada produto.

Vale destacar que, desde maio, a Petrobras adotou um novo modelo de precificação e não segue mais como parâmetro exclusivo o Preço de Paridade de Importação (PPI), que reajustava o custo dos combustíveis com base nas variações do dólar e da cotação do petróleo no exterior.

Para Boutin, a nova política de preços da empresa possibilitou a redução de custos da gasolina, uma vez que a Petrobras passou a olhar para os fundamentos do mercado doméstico. “O consumo da gasolina está cain-



Agência Petrobras

Refinarias da Petrobras no limite da sua capacidade de produção e a demanda por diesel de baixo teor de enxofre, o S10, influenciaram o último reajuste do diesel com base nas cotações internacionais pela petroleira

do e o do etanol hidratado, subindo. Hoje, há uma sobreoferta de gasolina no Brasil. A Petrobras também estava operando a 98% da capacidade das refinarias e, em setembro, voltou a exportar muita gasolina, o que resultou em 232 milhões de litros para EUA e Cingapura, cerca de 50% a mais em relação ao mesmo mês do ano passado. Ou seja, já pudemos ver os sinais de que havia produto no mercado doméstico”, disse Boutin, considerando que todo este cenário abriu espaço para a Petrobras reduzir os preços da gasolina, bem como também foi uma maneira de estimular a competitividade do combustível fóssil com o etanol hidratado.

Já em relação ao óleo diesel, Boutin destaca a situação de oferta e demanda do Brasil, as refinarias no limite da sua capacidade

de produção e a demanda por diesel de baixo teor de enxofre, o S10, e a decisão de aumento dos custos foi pautada com base nas cotações internacionais. “A Petrobras precisa atender à demanda da sociedade, dos acionistas e dos trabalhadores, e tem que equilibrar todos esses pratos. Essa política de abrigar os preços não pode deixar de acompanhar as cotações internacionais, principalmente de produtos como o diesel de baixo teor de enxofre”, afirmou. Como é de conhecimento do setor, o Brasil não consegue suprir a demanda por óleo diesel, sendo necessário importar cerca de 25% a 30% do total do combustível fóssil para suprir o abastecimento do país.

Adhemar Mineiro, economista e pesquisador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis Zé Eduardo Dutra (Ineep), também considera que houve uma conjunção estrutural que permitiu maior liberdade para a Petrobras efetuar redução de preços da gasolina, que se justifica pela ampliação da produção. Já no caso do diesel S10, há limitação para a produção no parque de refino. “O comportamento efetivo dos preços, e como a nova política de preços vai operar, vai depender das condições estruturais de produção. No caso do diesel, a margem para se afastar dos preços internacionais é menor. Já a gasolina pode vir mais

descolada. Apesar de os combustíveis ainda estarem em defasagem em relação ao PPI, a Petrobras vem tentando seguir os preços internacionais”, disse o pesquisador.

O analista Walter de Vitto, da Tendências Consultoria, também afirmou que a atual política de preços da Petrobras tem se mostrado, com defasagem do PPI, de forma similar ao que foi conduzido no governo anterior, por Jair Bolsonaro, que segurava os repasses de preços das cotações internacionais, passando depois a transferir para a isenção dos tributos federais a redução do impacto da volatilidade. “Até aqui, a política de preços da Petrobras não acompanha à risca a paridade de importação, mas também não está totalmente descasada dos preços externos, e vem fazendo correção dos custos de uma forma ou de outra”, avaliou. “A gente tem visto defasagens de preços com o PPI, em média, não muito diferentes do período da pandemia até meados do ano passado. Com o último reajuste da Petrobras, as defasagens do óleo diesel e da gasolina se equiparam”, disse.

De acordo com a Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom), após os reajustes da Petrobras, em 24 de outubro, a defasagem para importação da gasolina era de 7% (R\$0,22 por litro) e, em relação ao óleo diesel, também estava em 7% (R\$ 0,28 por litro).

Vitto considera que, apesar das especulações de preços das cotações do petróleo causadas pelas incertezas da guerra, não há ameaça aos custos de derivados no país. A possibilidade de afetar os preços internos seria pelo viés de a Petrobras oferecer seus produtos por valores mais baixos, para ganhar mercado. “A Petrobras domina a cadeia, ela pode reduzir margem das refinarias e diminuir a margem do petróleo. Nesse sentido, o risco aumentaria para os importadores, com a disputa de mercado, o que comprometeria a importação. Mas, claro que as empresas importadoras vão buscar as oportunidades do mercado. Foi a partir disso que passaram a comprar diesel da Rússia”, disse.

Apesar das defasagens observadas em relação aos custos do mercado internacional, Sérgio Araújo, presidente da Abicom, afirmou que as importações de combustíveis estavam acontecendo sem anormalidades na data da entrevista, em 24 de outubro. “Hoje, estamos importando derivados da Rússia e dos Estados Unidos”, disse.

Araújo destacou que o risco de elevação de preços estaria na eventual entrada do Irã no conflito, devido à “possibilidade de aumento nas sanções impostas aos produtos iranianos e a reação daquele país com o fechamento do estreito de Ormuz, por onde passam muitos navios petroleiros”. Para Araújo, no momento, não há risco de desabastecimento no país. ■

Brasil pode economizar R\$ 60 bilhões ao substituir lenha por GLP

O país paga uma conta bilionária por não tomar iniciativas voltadas à redução das emissões de carbono em residências. O incentivo ao uso do GLP, no lugar da lenha, poderia contribuir também para o alcance dos objetivos de desenvolvimento sustentável

POR FERNANDA NUNES

Divulgação



Sérgio Bandeira de Mello, presidente do Sindigás, discursa durante o 11º Fórum Permanente do GLP

O Banco Mundial estima que 4 milhões de pessoas morrem por falta de acesso a combustíveis menos poluentes para cozinhar, como ao gás liquefeito de petróleo (GLP), popularmente conhecido como gás de cozinha. O produto é um potencial substituto da lenha, ainda usada em larga escala em diversos países. No Brasil, o custo por não investir nesse tipo de iniciativa é de cerca de R\$ 60 bilhões por ano, segundo cálculos da instituição.

São gastos no país R\$ 22 bilhões para minimizar os prejuízos causados à saúde pelo uso de combustíveis altamente poluentes, como a lenha, sobretudo no tratamento de doenças respiratórias e cardiovasculares. Outros R\$ 37 bilhões são desperdiçados com uma força de trabalho que poderia estar inserida no mercado, mas se perde no manuseio da lenha. Essa realidade afeta, especialmente, mulheres de baixa renda, pretas e pobres.

A lenha foi um dos principais energéticos utilizados pelas famílias brasileiras em 2021, o equivalente a 26% do total. Já o GLP respondeu, no mesmo período, por 22% do total da energia consumida nas residências.

Essas estatísticas foram apresentadas por Heloísa Borges, diretora de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), durante o 11º Fórum Permanente do GLP, no Rio de Janeiro. O

evento foi promovido, em outubro, pelo Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindicás).

Heloísa salientou ainda que a maior parte do custo (R\$ 60 bilhões), impactado pela ausência de iniciativas para ampliar a presença de energias mais limpas nas residências, está concentrada, principalmente, nas regiões rurais e nas áreas urbanas de menor renda do país.

Frente a essa dura realidade, governos, parlamentares e o setor produtivo buscam as políticas e programas públicos mais eficientes para erradicar, definitivamente, a pobreza energética no país, por meio de políticas públicas.

GLP: POLÍTICAS PÚBLICAS PODEM SER AMPLIADAS

Além dos prejuízos econômicos, pesam sobre a matriz energética residencial os prejuízos ambientais causados pelo consumo de lenha. As emissões totais do segmento de cocção de alimentos foram estimadas, em 2021, em 1,69 bilhão de toneladas de CO₂, o equivalente a 3% das emissões globais, mais do que o emitido por todo o setor de aviação.

“A gente está num esforço de desenvolver os combustíveis do futuro para reduzir as emissões no setor de transporte de longo curso, mas o uso de combustíveis inadequados para cocção, como a lenha, responde por



Heloísa Borges, diretora da EPE, disse que é preciso focar em políticas públicas também no médio e longo prazos para o GLP

uma emissão superior à de toda aviação civil somada. A boa notícia é que existe uma tecnologia conhecida para a cocção limpa”, ressaltou Heloísa, referindo-se ao GLP.

Segundo ela, essa tecnologia é segura e acessível para abater carbono nos processos de queima de combustíveis. Falta, no entanto, definir políticas públicas mais eficazes para transformar definitivamente o cenário atual.

“A gente tem um problema global, que são as emissões. Ao mesmo tempo, temos uma tecnologia de baixo custo para reduzir essas emissões. Existe uma situação concreta que precisa ser enfrentada já. Programas de transferência, como o Auxílio Gás, são importantes para isso. Mas é preciso focar também no médio e longo prazos”, afirmou a diretora da EPE.

Ao mesmo tempo, o governo e o mercado devem trabalhar para que, cada vez mais, um número maior de pessoas tenha acesso a fontes de energia menos poluentes e prejudiciais à saúde.

“Existe um problema de cidadania e autonomia das pessoas, que tendem a consumir mais lenha durante ciclos econômicos mais adversos. O Brasil deve ter como objetivo reduzir a pobreza energética”, acrescentou Carlos Ragazzo, professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), também presente ao evento.

Para alcançar esse objetivo é preciso, no entanto, desenvolver políticas públicas com um olhar multidimensional, que envolvam, simultaneamente, variáveis econômicas e de segurança do abastecimento, segundo Marcelo Colomer, professor do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Algumas medidas de governo foram adotadas nesse sentido, como o programa Auxílio Gás, criado pelo governo federal para reduzir o peso do gás de cozinha sobre o orçamento das famílias de baixa renda. Desde janeiro deste ano, no entanto, foi instituído o pagamento do valor integral do botijão, calculado pela ANP.

“É sempre uma preocupação o desvio do benefício. Seria melhor garantir a destinação específica para os grupos mais frágeis terem



acesso ao GLP, porque eles tendem a gastar o dinheiro em outros fins, por não conseguirem ter informação adequada para entender os riscos inerentes ao uso da lenha”, destacou Ragazzo, acrescentando que o sucesso de qualquer programa direcionado à pobreza energética deve passar pela conscientização dos consumidores sobre os ganhos com a utilização de combustíveis mais limpos.

Um modelo exemplar, que pode ser adotado para garantir o pleno acesso ao GLP no país, é o Programa Luz Para Todos, formulado em 2003 para levar eletricidade a todo país, segundo o presidente do Sindigás. O programa foi pensado como um instrumento de desenvolvimento e inclusão social da população mais pobre. A peculiaridade do Luz Para Todos é que ele não movimentava dinheiro em espécie, mas se sustenta a partir de descontos na conta de luz concedidos às classes de mais baixa renda.

SEGURANÇA AO CONSUMIDOR

O mercado de GLP também lida com os desafios da presença de agentes que atuam de forma irregular e, com isso, comprometem a segurança e a qualidade do serviço prestado.

“Temos um debate muito valioso no setor, que é a questão da marca. Por meio da marca, o consumidor pode escolher com quem quer fazer negócio. Essa é uma con-

dição única dada ao consumidor para punir ou seguir fazendo negócio com as empresas”, afirmou Sérgio Bandeira de Mello, presidente do Sindigás.

Pela regulação, as distribuidoras de GLP são responsáveis pela qualidade do produto e o seu envasamento. Cabe a elas garantir que os botijões que carregam suas marcas estejam em bom estado e não comprometam a saúde dos consumidores.

Por isso, quando uma empresa se apropria do botijão de outra, passa-se a olhar com maior cautela a segurança e as finanças, já que o ônus de qualquer acidente e o custo pela manutenção e requalificação do botijão recaem sobre a dona da marca.

“Eventualmente, entram nesse mercado pessoas que erram na sua conduta e que fazem a opção de não respeitar as regras. Nesse caso, a gente consegue penalizar. Se não fizermos valer as regras, nos fragilizamos”, argumentou Francisco Nelson Castro Neves, superintendente de Fiscalização da ANP.

Ele avalia que, no Brasil, esse comércio ainda é vulnerável, o que impõe ao Estado o dever de defender os interesses do consumidor. Thiers Alves, superintendente adjunto de Abastecimento da agência reguladora, considera que o arcabouço regulatório foi estabelecido para assegurar os direitos da população. ■

Etanol vira a bola da vez


Na busca pela redução de emissões de gases de efeito estufa, produto surge, entre outras aplicações, como vetor de transporte de hidrogênio

POR ANA CAMPOS DE MELLO

Jorge Metre



Na cerimônia de abertura, o vice-presidente Geraldo Alckmin disse que o governo vai trabalhar para elevar o percentual da mistura de etanol anidro na gasolina para 30%



O Brasil tem tudo para se tornar protagonista no cenário mundial como exemplo em sustentabilidade, graças a sua matriz energética, considerada uma das mais limpas do planeta. Essa condição foi uma das mais destacadas durante a 23ª Conferência Internacional Datagro sobre Açúcar e Etanol, realizada em São Paulo, nos dias 23 e 24 de outubro.

Durante a solenidade de abertura, que contou, entre outros, com Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara dos Deputados, e com Geraldo Alckmin (PSB), vice-presidente da República e Ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o potencial do mercado e os benefícios do uso do etanol para esta nova fase tomaram conta dos discursos.

Lira fez questão de falar sobre o trabalho dos deputados na defesa do biocombustível, afirmando que vai avançar na pauta dos combustíveis renováveis, com destaque para o projeto de lei Combustível do Futuro, o qual deverá ser um “marco regulatório avançado para consolidar o espaço do etanol como combustível do futuro.”

O vice-presidente Geraldo Alckmin garantiu que o governo vai trabalhar para elevar o percentual da mistura de etanol anidro na gasolina para 30%, assim co-

mo o teor do biodiesel no diesel (20%). Para ele, tendo em vista as variadas vocações nacionais na produção do insumo, a geração de hidrogênio a partir do etanol e seus subprodutos é, sem dúvida, “uma das grandes promessas para acelerar nossa transição energética, pois o etanol é uma excelente fonte para ser convertida em hidrogênio e, a partir daí, alimentar os veículos elétricos, inclusive os de carga.”

PRECIFICAÇÃO E SAFRA

Os números apresentados por Guilherme Nastari, diretor da Datagro, mostram que a safra atual deverá ser 22,7% maior que a passada. No entanto, os preços internacionais deixam claro que boa parte do mercado vai ser canalizado para a produção de açúcar. “As usinas seguem maximizando a produção de açúcar, desde a primeira quinzena de agosto. Já superamos os níveis recordes de produção de açúcar, 75,14 quilos por tonelada de cana, ultrapassando, inclusive, a safra 20/21, que registrou 70,97 quilos por tonelada”, disse.

Ele explica que, apesar de um incremento importante no preço do etanol, de 18,5%, o mercado ainda não recuperou os níveis de volumes comercializados na safra anterior, que está 1,5% abaixo, na comparação com



Bruno Serapião, CEO da Atvos, disse que o etanol é o novo petróleo, mas é fundamental o setor ter previsibilidade

22/23. “Isso quer dizer que está meio morna a venda de hidratado no Brasil.”

Em paralelo a isso, a falta de uma política consistente de preços também preocupa o setor. Para Zé Vitor, deputado federal e presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Setor Sucroenergético, é preciso encontrar claramente qual é essa política praticada pela Petrobras, pois disso depende a concretização do papel do Brasil como agente da descarbonização.

Responsável por 14% do refino privado nacional e 40% da capacidade de refino do Nordeste, a Acelen entende que, assim como o açúcar e o milho, o preço dos derivados de petróleo devem seguir os mesmos moldes, por serem *commodities* internacionais.

Luiz de Mendonça, presidente da Acelen, criticou medidas como o controle de preço

e alteração do percentual de etanol na gasolina. “Temos uma política muito clara a seguir, o Preço de Paridade de Importação (PPI). O que é o PPI? É o preço mais competitivo mundial. Se estiver entrando diesel russo, seguirei o PPI que está sendo dado pelo produto. Se amanhã for a Europa, vou seguir. Não vou perder mercado, preciso dar aos clientes essa previsibilidade.”

Para ele, as soluções caseiras não fazem sentido e tiram o Brasil da equação, prejudicando os investimentos. “Estamos investindo na refinaria, em modernização, eficiência energética, redução na pegada de carbono, duas vezes e meia o que vinha investindo a Petrobras nos últimos dez anos. É isso que a privatização traz. Obviamente há uma lógica de mercado, mas temos uma agilidade e capacidade de investimento que é resguardada e dependente dessa previsibilidade.”

Já Bruno Serapião, CEO da Atvos, disse que o etanol é o novo petróleo e que o Brasil pode ser a “Arábia Saudita do etanol”. No entanto, é fundamental ter previsibilidade. “Precisamos enxergar onde vamos chegar, para ter uma forma previsível de volume. O etanol ainda tem uma ausência de previsibilidade muito grande. Ele é um substituto perfeito da gasolina, então, sempre estará lastreado à política de preço da gasolina e do

diesel, que é um dos grandes insumos nossos. Esse binômio faz as companhias atuarem melhor ou pior, e ainda temos a questão do clima, que é imprevisível. Então, quanto mais previsibilidade a gente conseguir dar nessa cadeia, melhor.”

PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO

A transformação do Brasil nessa potência energética passa, sem dúvida, pela questão tecnológica. Segundo Julio Romano Meneghini, professor e diretor científico

do Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa da USP, o país possui um potencial muito grande para a produção de hidrogênio de diferentes fontes, incluindo o etanol.

Ele falou sobre a intenção do governo de criar um grande polo de hidrogênio sustentável e combustíveis do futuro, para ter o hidrogênio do poço à roda, no valor de R\$ 8,00 o quilo até 2028, e sobre o lançamento da primeira estação experimental de abastecimento de hidrogênio a partir



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@telemed.com.br
11 3674 7790 | 11 98348 6480

do etanol, realizado em agosto. O projeto de pesquisa da Shell Brasil conta com as parcerias da Raízen, Hytron, Senai, Cetiqt, USP e Toyota.

A planta-piloto ocupará uma área de 425 m² e terá capacidade de produzir 4,5 quilos de H₂ por hora, dedicada ao abastecimento de até três ônibus e um veículo leve. O professor explica que, em um posto, seria possível produzir muito mais que isto em uma área muito menor. “É que vamos ter na mesma área laboratórios, e os tanques não são enterrados, como em um posto”, explicou.

Se forem trabalhados alguns processos, o hidrogênio originado do etanol pode ter uma pegada negativa de emissão de gases de efeito estufa, algo que nem mesmo o hidrogênio produzido a partir de energia eólica ou energia solar pode fazer.

Parceira no projeto da USP, a Toyota tem como estratégia a diversidade de tecnologias. Ao todo, a empresa investe em quatro tecnologias de eletrificação: carro híbrido, híbrido *plug in*, carro à bateria e carro à célula de combustível hidrogênio. Para Roberto Matarazzo Braun, diretor de Assuntos Governamentais e Regulatórios da empresa, a melhor solução para o Brasil é a tecnologia híbrida *flex*, que combina a alta eficiência do motor elétrico com

as baixas emissões do motor *flex*, movido a etanol. “Essa combinação produz emissões muito baixas de CO₂ no ciclo do poço à roda.”

Apesar do potencial de energia de fontes renováveis, ele afirmou que o Brasil possui soluções de baixo carbono prontas para uso, que são os veículos híbridos *flex*, que têm excelentes resultados de emissão. “Essas tecnologias *flex*, quando abastecidas com puro etanol, têm emissão de CO₂ do poço à roda, mais baixas do que um carro elétrico na Europa”, afirmou.

A empresa lançou, em 2014, um veículo movido a hidrogênio, segunda geração, tecnologia com zero emissão, que só emite água no escapamento, com autonomia de 650 km, cuja recarga leva 5 minutos. O veículo elétrico é abastecido da energia proveniente da reação entre o hidrogênio que vem do tanque de combustível com oxigênio que vem da atmosfera. A reação química acontece dentro da célula de combustível.

Braun destaca o projeto com a USP, que apresenta uma solução potencial que é usar o etanol como vetor de transporte do hidrogênio, que vai utilizar um reformador, equipamento que fará a conversão do etanol em hidrogênio. “Para isso, o Brasil já conta hoje com a distribuição de etanol no país todo. São 43 mil postos que têm o etanol que pode ser transformado em hidrogênio. Falta só o investimento.” ■



A escola dos preços dos combustíveis

O tema dos preços dos combustíveis sempre foi um ponto de discussão entre políticos de todas as casas legislativas e do poder executivo, especialmente em anos eleitorais. Muitas vezes, essas discussões tendem a ser injustas com os empresários do setor. No entanto, acreditamos que isso não ocorra por falta de conhecimento, mas, sim, por falta de informações claras sobre o funcionamento desse mercado crucial no Brasil.

Desde 2016, a Petrobras adotou o Preço de Paridade de Importação (PPI), o que significa que os preços dos derivados de petróleo nas refinarias são baseados nas cotações do mercado internacional, acrescidos dos custos de importação. Isso fez com que a Petrobras agisse como se fosse uma importadora de derivados de petróleo, mesmo produzindo internamente.

Em 2020, devido à pandemia do coronavírus, a demanda por petróleo diminuiu significativamente, levando a um excesso de estoque e até mesmo a preços negativos no mercado internacional. Os preços no Brasil também caíram drasticamente.

Com a progressiva vacinação e a reabertura da economia, a demanda por petróleo aumentou novamente, ao mesmo tempo em que a OPEP reduziu a produção global. Isso resultou em um aumento acentuado nos preços internacionais em 2021, refletindo nas refinarias da Petrobras, com a gasolina subindo 63,1%, o diesel 59,3%, e o etanol anidro, que compõe a gasolina em 27%, aumentando 57,5%. No entanto, a elevação de preços nos postos, considerando o valor de pauta (preço médio de bomba), foi bem inferior, com 43,3% na gasolina e 36,4% no diesel, indicando que parte dos reajustes pode ter sido absorvida pelos postos, em vez de refletir nos lucros.

É fundamental destacar que o setor da venda de combustíveis desempenha um papel significativo na arrecadação de ICMS na maioria dos estados, chegando, na maior parte deles, a ¼ de sua arrecadação. No entanto, os esforços

no Congresso Nacional com o PL 192/2021 e o PL 194/2022 não tinham como objetivo afetar os lucros dos postos, mas, sim, promover o debate sobre a carga tributária e a política de preços adotada pela Petrobras e, de forma atropelada, baixar os preços em ano eleitoral. Porém, essa pauta acabou sendo levada à Suprema Corte e resultou na adoção do modelo *ad rem* monofásico, após acordo com os governadores.

Desde 2020, o Decreto Federal nº 10.634 exige que os postos de combustíveis forneçam informações detalhadas sobre os ganhos e lucros de cada participante envolvido na formação dos preços dos combustíveis, promovendo, assim, uma maior transparência na cadeia de formação de preços.

Ao analisar a gasolina, diesel e etanol, os custos incluem o preço da Petrobras/Usinas, o ICMS estadual, a CIDE, o PIS, a Cofins e o frete. Entretanto, a partir deste de 2023, para o óleo diesel e a gasolina, o ICMS passou a ser fixo (*ad rem*), sem a influência do PMPF (Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final). Vale destacar que o setor de combustíveis recolhe impostos estaduais e federais de forma monofásica, tornando a sonegação fiscal impossível.

O segmento de postos de combustíveis, que emprega aproximadamente 800 mil colaboradores nas operações de abastecimento em todo o Brasil, está sujeito a regulamentações rigorosas e uma intensa fiscalização por parte de diversos órgãos. Lamentavelmente, os preços elevados não podem ser atribuídos aos postos, mas, sim, aos impostos e à política de preços adotada pela Petrobras, que apesar de ter anunciado a exclusão do modelo PPI, tem por vezes mantido seus preços com paridade internacional.

Esse setor, composto por mais de 43 mil estabelecimentos, é um dos segmentos varejistas mais competitivos no Brasil. No entanto, o fechamento de quase 5 mil postos nos últimos tempos reflete as dificuldades enfrentadas, sobretudo devido às margens cada vez mais estreitas.

Indústria automotiva apresentou os principais modelos de mobilidade elétrica na feira de exposições



Eletrificação

avança, mas tem desafios no Brasil

De impostos à infraestrutura de recarga, especialistas comentam o cenário dos veículos elétricos no país durante o Congresso da Mobilidade e Veículos Elétricos

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

O mercado brasileiro de carros elétricos vem dobrando de tamanho a cada dois anos. Em 2023, até setembro, cerca de 57 mil veículos híbridos e elétricos foram emplaca-

dos, fortalecendo um segmento que representou 3,7%, do total de 1,5 milhão de emplacamentos no período, segundo dados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e da Federação Nacio-



nal de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Para Thiago Sugahara, gerente de relacionamento com *stakeholders* e ESG da montadora GWM, os números mostram que esse mercado ainda é incipiente, apesar de crescente no Brasil.

O executivo da GWM, que participou do Congresso da Mobilidade e Veículos Elétricos (C-Move), realizado nos dias 5 e 6 de outubro, em São Paulo, comparou o mercado brasileiro de elétricos com o dos Estados Unidos, onde cerca de 8% dos veículos vendidos em 2022 foram híbridos ou elétricos. Já na China, foram cinco milhões de modelos eletrificados comercializados, representando cerca de 20% do total de veículos vendidos no país no ano passado. Detalhe: a prevalência foi de carros à bateria e totalmente elétricos.

Aqui no Brasil, segundo Nicolas Habib, general manager da JAC Motors, ao dividir os modelos híbridos dos elétricos, esses últimos ainda representam uma parcela pequena. “Em 2023, devem ser vendidos cerca de 820 veículos puramente elétricos, contra 620 registrados no ano passado”, disse.

O cenário exposto por ele também visa defender incentivos a esse mercado. O principal seria a manutenção das isenções

fiscais para importação de veículos híbridos e elétricos, que estão em vigor desde 2015. Antes disso, a taxaçoão era de 35%.

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

O assunto é controverso e se tornou polêmico desde meados de setembro, quando Uallace Moreira, secretário de Desenvolvimento Industrial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), disse que o governo pretendia retomar os impostos de importação sobre veículos elétricos e aumentar a taxaçoão sobre os híbridos, hoje na casa de 2%.

Até o fechamento desta reportagem, não houve definição a respeito, mas a expectativa é de que o imposto de importação retorne gradualmente nos próximos anos. A intenção do governo seria estimular a fabricação desses veículos no Brasil, o que também aumentaria a competitividade das montadoras mais tradicionais no país, frente às recém-chegadas chinesas, como BYD, GMW e JAC Motors. Ocorre que parte dos entrantes também está estruturando produção local. A GWM, por exemplo, vai iniciar a fabricação na unidade que pertenceu à Mercedes-Benz, em Itacemápolis (SP), em maio de 2024. A princípio, serão produzidos dois modelos de carros híbridos.

Segundo a consultoria Mckinsey, deverá haver cerca de 11 milhões de veículos elétricos à bateria no Brasil até 2040. Isto representaria 20% da frota de automóveis

Já a BYD está negociando aportes de R\$ 3 bilhões para a produção local de veículos elétricos na unidade que pertencia à Ford em Camaçari (BA). A expectativa é de que três linhas de produção sejam iniciadas até 2025: uma para carros elétricos e híbridos, outra para montagem de baterias e uma para montagem de caminhões e ônibus elétricos.

“Entendemos que, antes de falar de imposto de importação, é preciso definir melhor as ‘regras do jogo’ para atrair investimentos ao país”, defendeu Oswaldo Ramos, Chief Commercial Officer (CCO) da GMW no Brasil.

Segundo ele, o nível de tecnologia embarcada nos veículos comercializados em

outros países está acima dos que são negociados aqui. Por esse motivo, a defesa é de que seria preciso criar a concorrência local primeiro, para depois se pensar em proteger a indústria nacional. “Hoje, não há similar nacional de carros puramente elétricos e, por outro lado, o que se vende no país tem preço caro e tecnologia abaixo do que já se tem no mundo. Não dá para cobrar tão caro por tão baixa tecnologia assim”, disse.

A General Motors (GM) entende que a competitividade já está acontecendo, mas concorda que está cedo para discutir o retorno de taxaço sobre elétricos. Além disso, Daniel Caramori, gerente de assuntos institucionais da montadora, avaliou que a redução dos preços de venda dos automóveis elétricos é importante, mas é um “chamariz” de curto prazo. Isto porque já seria possível fazer boas contas ao comparar o custo total de propriedade (TCO, da sigla em inglês) dos veículos elétricos com os a combustão, dado que os primeiros terão menos custos para abastecimento ao longo de sua vida útil juntamente com a manutenção mais barata, principalmente com o trem de força.

REDUÇÃO DE PREÇOS

Durante o C-Move 2023 também foi apresentada a pesquisa *Acelerando a mu-*



Congresso da Mobilidade e Veículos Elétricos (C-Move) realizado em São Paulo aponta os desafios da mobilidade limpa no país

dança rumo à *Mobilidade Sustentável no Brasil*, da McKinsey & Company, que mostrou equiparação de custos dos automóveis elétricos e os a combustão, com preços similares até 2028.

Atualmente, segundo Felipe Fava, sócio da Mckinsey em São Paulo, o custo total de propriedade de veículos elétricos do segmento médio já seria menor do que o dos modelos a combustão, para os casos de uso intenso (de mais de 150 km por dia). Até 2030, contudo, este custo (TCO) será inferior também para veículos comerciais e de uso pessoal, mesmo considerando quilometragens diárias menores.

O estudo contabiliza, ainda, que deverá haver cerca de 11 milhões de veículos elétricos à bateria no Brasil até 2040. Isto representaria 20% da frota de au-

tomóveis do país, gerando receita anual de R\$ 65 bilhões.

COMPETITIVIDADE DOS ELÉTRICOS

A GM, demonstrou Caramori, está atenta a essa tendência, e “vem agressiva” no mercado de híbridos e elétricos, principalmente com os avanços nos desenvolvimentos de baterias, visando aumentar a autonomia dos veículos. A montadora norte-americana também planeja a inserção de novos modelos de carros de passeio no Brasil em 2024. “Atualmente, já estamos comercializando dois modelos (Bolt e Bolt EUV) e iremos incrementar outros dois em 2024 (Blazer e Equinox EV)”, disse.

Com vistas para o futuro de zero emissões de gases de efeito estufa (GEE), o executivo disse que a GM aposta nos veí-

culos elétricos movidos à bateria pelo fato de a tecnologia já estar madura mundialmente. “Porém, vemos um cenário de diferentes produtos e autonomias, sendo que cada montadora irá buscar a sua melhor solução. Hoje, os nossos carros elétricos têm autonomia de 400 a 450 km”, pontuou. No longo prazo, a GM foca em estudos para redução de peso e aumento de densidade energética para os seus veículos elétricos.

Já a chinesa JAC Motors, que entrou nesse mercado com um veículo elétrico de menor porte, um híbrido e uma *pick up* 4x4 totalmente elétrica, atua também na venda de vans e caminhões, segmento que

deve responder por 40% do seu faturamento brasileiro em 2023. Segundo Nicolas Habib, a marca também está entrando na concorrência dos híbridos, com a oferta de uma *pick up* e um SUV de sete lugares.

A também chinesa GWM, por sua vez, promete trazer dez modelos de veículos híbridos e elétricos até o final de 2025. Segundo Oswaldo Ramos, a prioridade é aplicar as tecnologias mais avançadas da marca, mesmo que, para isso, seja preciso aguardar atualizações tecnológicas globais para realizar os lançamentos locais. “Estamos falando de veículos elétricos, mas é importante dizer que eles despontam para uso urbano. Para transportes de carga viária e transportes de passageiros a longa distância, a célula de combustível a hidrogênio se mostra como uma solução melhor”, disse. “Nesse caso, acreditamos que a infraestrutura comece a ser implementada a médio e longo prazo pelo segmento de caminhões rodoviários extrapesados”, completou.

Pontos de recarga

De acordo com levantamento da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), o número de eletropostos no Brasil está em crescimento. Em dezembro de 2022, o país contava com 2.955 pontos de recarga elétrica e em agosto de 2023 passou para 3.800, um aumento de 28% no período.

A expectativa da entidade é de que, em 2025, o número de pontos de recarga elétrica alcance 10 mil.

HIDROGÊNIO COMO COMBUSTÍVEL

Além dos debates sobre a evolução da eletrificação de veículos, o C-Move 2023 também trouxe à discussão as no-

vas possibilidades de mobilidade verde integradas ao desenvolvimento do hidrogênio. Segundo Oswaldo Ramos, as tecnologias para o uso de hidrogênio como combustível não são novas e, agora, o mercado trabalha para viabilizá-las em escala comercial. “Há mais de 12 anos essa tecnologia já está pronta na China”, exemplificou.

Para Daniel Caramori, grupos geradores de energia estacionários também são potenciais utilizadores de hidrogênio como combustível. “Porém, é preciso pontuar que o veículo movido à célula de combustível a hidrogênio é essencialmente um veículo elétrico. Então, movimentar essa indústria [de veículo elétrico] é também olhar para o futuro da célula de combustível a hidrogênio. A GM Hydrotech deve apresentar novidades a respeito no mercado norte-americano em breve”, disse. O comentário dele se refere ao fato de que os veículos a hidrogênio também podem levar baterias, mesmo que menores.

A infraestrutura de energia também atende à demanda do processo de eletrólise para obtenção de hidrogênio verde. A eletrólise consiste na separação das moléculas dos gases hidrogênio e oxigênio, através da passagem de corrente elétri-

ca contínua. Assim, as infraestruturas de energia utilizadas para carregamento de baterias de automóveis, por exemplo, devem ser úteis para a realização de eletrólise no futuro próximo.

Mais ainda, toda a infraestrutura de geração e distribuição de energia – que precisará ser ampliada no Brasil, caso os carros elétricos se popularizem – pode servir igualmente à produção de hidrogênio verde no futuro. ■



▶▶

Ter um parceiro especialista no seu segmento faz toda a diferença.

Capital de Giro para as despesas extras de final de ano com parcelas que cabem no seu bolso.

Saiba mais.
☎ 4002.4466

Conte com a gente.

BANCO topazio



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

gtemp

James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, durante a cerimônia de abertura



Expocom 2023 supera expectativas e bate recorde de público

Programação intensa de palestras, técnicas e motivacionais, e feira de exposições atraíram 2.700 visitantes e 53 empresas expositoras

POR MÔNICA SERRANO

Após um hiato de praticamente seis anos, o Paranapetro integrou a retomada de encontros presenciais da revenda do Sul do país, com a Expocom 2023, que aconteceu em 26 e 27 de outubro, em Curitiba (PR).

Com programação variada, o evento atraiu autoridades locais, revendedores regionais e líderes sindicais de todo o Brasil, que encontraram informação de qualidade, feira de exposições, com produtos e serviços para postos e lojas de conveniência. Tu-

do isso mesclado a momentos de confraternização, que fortaleceram os laços de união entre os participantes. A Expocom 2023 bateu recorde de público, com 2.700 visitantes, superando as expectativas dos organizadores, e contou também com 53 empresas expositoras.

Na cerimônia de abertura do evento, Paulo Fernando da Silva, anfitrião e presidente do Paranapetro, destacou o cuidado com a organização e agradeceu o esforço dos colaboradores do sindicato, que resultou na participação de aproximadamente 400 revendedores, vindos de mais de 75 municípios do interior do Paraná.

“Este é um evento pensado para o revendedor, para ampliar o seu conhecimento. Vamos apresentar não apenas palestras motivacionais, mas palestras técnicas para auxiliar o empresário a tomar decisões mais assertivas para o negócio, em meio às mudanças que vêm acontecendo no mercado”, disse.

James Thorp Neto, presidente da Fecomcombustíveis, expôs algumas situações em que se deparou com a população sobre a questão dos preços dos combustíveis. Ele destacou que, após a greve dos caminhoneiros, ficou mais claro que o problema dos custos não era do posto, mas do imposto. “Mesmo após a nossa luta com a monofasia tributária do ICMS, hoje, ainda temos cerca de 40% de

carga tributária no nosso produto. Enquanto estiver à frente da Fecomcombustíveis não vou aceitar a transferência da culpa (do aumento de preços) para o posto, quando temos cerca de 15% de margem bruta (média Brasil), segundo dados da ANP. Inclusive, em algumas capitais, essa média está em menos de 10% de margem bruta para pagar todas as despesas da revenda”, disse. “Vivemos em um país capitalista, o empresário precisa ter lucro e ter lucro não é vergonha. Precisamos dele para gerar renda, emprego e manter os negócios”, complementou.



Paulo Fernando da Silva, presidente do Paranapetro, destacou que o evento foi pensado para o revendedor



Público pode conferir os principais fornecedores para postos e lojas de conveniência nos dois dias de evento

Também participaram da cerimônia de abertura Darci Piana, vice-governador do Paraná; Eduardo Pimentel, vice-prefeito de Curitiba; Santin Roveda, secretário de Justiça e Cidadania do Paraná; e os vereadores Serginho do Posto e Mauro Bobato.

O QUE O FUTURO RESERVA?

Um dos principais painéis apresentados abordou o tema *O futuro do mercado dos combustíveis*, que contou com a participação de executivos das quatro distribuidoras nacionais, do Instituto Combustível Legal (ICL), e da Federação Brasilcom, entidade que representa as distribuidoras regionais.

Fulvius Tomelin, CEO da Ale, disse que é difícil prever quais serão as opções de combustíveis no futuro, no entanto, independentemente disso, o mercado de distribuição estará presente para atender à demanda do segmento. “Todas as soluções vão aparecer e a gente tem que prover a revenda, do ponto de vista da distribuição, da melhor forma possível. O nosso principal motivo de existir é apresentar as melhores soluções”, disse. Segundo Tomelin, a Ale tem parcerias para oferecer etanol, também disponibiliza combustível *energy*, que emite menos gases de efeito estufa na

atmosfera, e busca atender ao consumidor que quer contribuir com o meio ambiente. Em relação à revenda, o CEO reforçou o compromisso de proximidade na parceria, que marcou a companhia desde a sua fundação. “Do ponto de vista da Ale, queremos entender quais são as maiores dores do revendedor, para ser uma distribuidora cada vez mais presente”, finalizou.

“O futuro da energia no Brasil vai ser um mosaico de opções”, disse José Antonio Cardoso, vice-presidente da Raízen. “Vamos ter participação e oferecer os diversos tipos de energia, suprimindo a cadeia com fornecimentos variados”, disse.

Ele também comentou que a companhia já está presente em todos os elos, com o fornecimento de energia elétrica renovável, etanol e investimentos em projetos de hidrogênio. “Vamos ter espaço em todos os tipos de combustíveis e o posto vai continuar oferecendo os seus serviços”, reforçou.

Cardoso, no entanto, fez um alerta. “Para se chegar ao futuro, temos que nos preocupar com o presente e combater as irregularidades do setor.”

Para Leonardo Linden, CEO da Ipiranga, a demanda por combustíveis ainda é crescente, mas destacou a adaptação da distribuidora à transição energética na mesma linha de seus antecessores, ressaltando que a empre-

sa estará preparada para levar a energia que o país precisa. “Temos o papel fundamental de levar energia de forma competitiva para o Brasil. Colocamos a serviço das empresas uma infraestrutura robusta, fazendo a distribuição de combustíveis, com investimentos para gerar competitividade”, disse. “Não importa qual seja a matriz energética, os revendedores vão continuar como o ponto de varejo para atender à mobilidade”, disse.

Flavio Dantas, vice-presidente executivo de Comércio, Varejo e Inteligência de Mercado da Vibra Energia, também destacou que a empresa está se preparando para oferecer que for necessário ao consumidor. “Ele destacou que os postos ainda vão crescer motivados pelo consumo de combustíveis fósseis, que deverão permanecer em evolução entre 2030 e 2040. No entanto, a companhia tem realizado investimentos e parcerias em diversas frentes. “Temos a Zeg em biogás e biometano, uma *joint venture* com grandes grupos do setor de etanol, e temos oportunidade de investimentos em eletromobilidade. Toda essa energia vai chegar por meio dos postos revendedores”, enfatizou.

Para a Federação Brasilcom, que foi representada por Jefferson Rejaille, vice-presidente da entidade, a revenda vem ganhando conhecimento, apoiada pelas lideranças sindicais, e age com maior in-

dependência para manutenção de seu negócio. Segundo ele, a transição energética bem-sucedida depende do combate às irregularidades. Ele disse, inclusive, que o país já tem o etanol, combustível limpo, que emite menos gases de efeito estufa, porém não é a opção preferencial das distribuidoras, em virtude do mercado irregular. “Boa parte desse mercado (etanol), se não a maior parte, está na mão dos barrigas de aluguel, trazendo a concorrência desleal. A legalidade vem antes da sustentabilidade para as empresas e na cabeça do consumidor. Enquanto não tiver uma política de combate ao crime, à sonegação, ao devedor contumaz, não há como prosperar”, disse.

COMBATE ÀS FRAUDES

Emerson Kapaz, presidente do Instituto Combustível Legal (ICL), lembrou que não há como ser um país sério ou desenvolvido, no futuro, se não houver igualdade de condições de competição. Ele destacou a luta do instituto para inserir a monofasia tributária do ICMS do diesel e da gasolina na pauta do legislativo. “Foi uma batalha convencer os secretários de Fazenda sobre a monofasia tributária. Ainda falta o etanol, e nós avisamos o governo que as irregularidades iriam aumentar”, disse.

A não inserção da monofasia tributária do etanol possibilita brechas com o não pagamento de impostos, o passeio de nota e as entregas clandestinas entre os estados, problemas antigos no setor, que se agravaram com o passar dos anos. Para o presidente do ICL, junto com o sistema tributário monofásico para o biocombustível, também deveria ser aprovado o projeto de lei do devedor contumaz, que está há seis anos no Senado, sem que avance para o Plenário.

Neste ano, além do não pagamento de tributos com o devedor contumaz, o etanol e a gasolina viraram alvo de fraudes de qua-



Paulo Miranda Soares, ex-presidente da Fecombustíveis, recebeu homenagem e cumprimentos de Paulo Fernando, do Paranapetro

Na avaliação do Brasilcom, o país já tem o etanol, combustível limpo, que emite menos gases de efeito estufa, porém não é a opção preferencial das distribuidoras, em virtude do mercado irregular

lidade, com a adição do metanol acima das especificações da ANP. Este problema tem se espalhado para vários estados. “Estamos alertando a agência reguladora sobre o grave problema”, disse Kapaz.

LARANJA PODRE

“No momento em que se tem concorrência desleal, não há como competir, e essa pessoa vai prejudicar as vendas,

vai derrubar o mercado e o que acontece é a quebra das empresas”, disse Carlo Faccio, diretor-geral do ICL, que apresentou um painel sobre as principais irregularidades do setor.

Um dos problemas mais sérios do segmento é a inserção do crime organizado no mercado da revenda. Segundo Faccio, há mais de 300 postos na mão de organizações criminosas, que atuam com lavagem de dinheiro, entre outras fraudes. “Dentro disso, o crime organizado também promove corrupção de legisladores. Ele derruba o mercado e prejudica toda a sociedade. Se não for tirada a laranja podre da caixa, vai contaminando um a um”, alertou.

OUTROS DESTAQUES

Os participantes do evento também puderam acompanhar alguns painéis técnicos, cujos temas abordaram: novo Regulamento Técnico Metrológico, tanques de combustíveis, inovação para gestão eficiente, novas tecnologias em combustíveis, riscos e oportunidades para a revenda do Sul do país. A palestra motivacional foi apresentada por Miguel Falabella, sob o tema *Liderança Multifuncional*. E os painéis sobre política e economia foram apresentados pelos jornalistas Augusto Nunes, Caio Coppolla e Cristina Graeml. ■

CONVENIÊNCIA

Feira de exposições reuniu 24 mil participantes e apresentou produtos e serviços para lojas de conveniência, área de tecnologia e equipamentos e serviços para postos de combustíveis

NACS Show 2023: futuro do mercado inclui tecnologia

O principal evento internacional de conveniência e postos de combustíveis trouxe como temas centrais a importância da inovação por parte destes empreendimentos diante da transição energética. O futuro é a diversificação, e a evolução da conveniência inclui inteligência artificial, aprendizado de máquina e análise de dados

POR ROSEMEIRE GUIDONI

A The NACS Show, maior feira internacional da revenda promovida pela associação norte-americana de lojas de conveniência (NACS) e o institu-

to que reúne os fabricantes de equipamentos para o setor de petróleo (PEI), sempre foi um termômetro para o mercado brasileiro. Muitas tendências e inovações de tecnologia sur-

giram inicialmente no evento e chegaram depois ao Brasil.

Neste ano, não foi diferente. Quem visitou o evento, realizado em Atlanta (EUA), entre os dias 3 e 6 de outubro, destacou, principalmente, as inovações do mercado de conveniência. “O setor, nos Estados Unidos, funciona de forma distinta do Brasil, pois a conveniência é o principal atrativo dos postos”, disse James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis. Porém, em sua avaliação, essa diferença tende a ser cada vez menor. “Os postos de combustíveis brasileiros já perceberam a importância de diversificar o negócio, agregar mais serviços e rentabilizar o espaço”, afirmou, ressaltando que as revendas costumam ter os melhores terrenos e localizações nas cidades.

“Mesmo que o revendedor não queira operar um outro negócio, os postos de combustíveis estão em áreas privilegiadas e oferecem uma parada segura. Então, já vemos esse movimento por parte de muitos empresários do setor, e quem não diversifica a atividade por conta própria tem a opção de locação da área”, destacou o presidente da Fecombustíveis.

O evento, que reuniu mais de 24 mil participantes de 67 países, pode ser considerado um exemplo para a organização da **ExpoPostos & Conveniência**, no Brasil. Com 1.261 expositores, que ocuparam uma área maior que 44 mil m², a exposição foi di-

vidida em cinco grandes categorias: mercadorias para lojas de conveniência, tecnologia, desenvolvimento de instalações e operações de loja, equipamentos e serviços de combustível e equipamentos e serviços de alimentação.

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL SE DESTACA NA CONVENIÊNCIA

Na avaliação de visitantes brasileiros, o maior destaque na área de conveniência, que ocupou cerca de 60% do espaço do evento, foi o uso de tecnologia. Para Renato Inama, representante da Associação Brasileira da Indústria de Equipamentos para Postos de Serviços (Abieps), os possíveis usos de inteligência artificial (IA) chamaram a atenção. “A chegada da IA nos postos de serviços está acontecendo e os empresários do setor precisam ter um olhar para isso”, disse.

Segundo Inama, embora a inteligência artificial possa ser uma ideia distante para os revendedores brasileiros, suas aplicações já estão sendo utilizadas e devem ser cada vez mais importantes. “A IA pode ser usada desde a análise de dados de comportamento dos clientes, identificando preferências e contribuindo para os controles de estoques, até na questão de segurança”, afirmou.

Uma das inovações nesse campo são as lojas autônomas, nas quais câmeras inteligentes monitoram cada movimento do cliente e

identificam ações suspeitas. “Se o consumidor ocultar um item, por exemplo, um sistema automático — e muito educado — avisa que essa mercadoria foi colocada “por engano” em um bolso, ou bolsa, solicitando que o cliente a exponha no momento de passar pelo caixa da loja”, ilustrou. Essa tecnologia é possibilitada pelo sistema de monitoramento inteligente, com câmeras que são capazes de captar movimentos considerados de risco e fazer os alertas.

O sistema é alimentado por dados de comportamento consolidados, fazendo com que as máquinas “aprendam” (*machine learning*) o que é suspeito ou não. No caso de incorreções dos dados — ou seja, a identificação errônea de um comportamento suspeito —, o consumidor poderá esclarecer a questão com um atendente humano.

“Isso não só eleva a segurança da loja de conveniência, como também aumenta a sua produtividade”, destacou Inama.

Bruno Rosas, presidente da Abieps, também ressaltou o potencial de lojas autônomas no Brasil. “Quanto menor a fricção no momento do pagamento e simplificação das compras, mais ágil é o atendimento”, ressaltou, mencionando que os meios de pagamento rápidos tornam a experiência do consumidor dinâmica. “Em uma loja autônoma, por exemplo, o cliente pode entrar com seu cartão

de crédito, comprar e sair, sem a necessidade de contato, com a compra descontada diretamente do meio de pagamento escolhido”, disse. Tal modelo, a depender da tecnologia da loja, pode ser baseado tanto em etiquetas inteligentes RFID (*Radio Frequency Identification* na sigla em inglês) quanto em monitoramento por vídeo.

MAS, E O BOM ATENDIMENTO?

A automação e a inteligência artificial têm seu espaço e valor, mas, na visão de representantes no Brasil, a preocupação com o bom atendimento é relevante. “Na conveniência podemos implantar um sistema de *self-service*, com lojas autônomas, mas no abastecimento ainda há restrições”, lembrou Rosas. Inama, também da Abieps, ressaltou a importância do foco no treinamento de profissionais para a excelência no atendimento, uma vez que isso pode ser um importante diferencial para o cliente.

“O consumidor brasileiro busca melhores preços, sem dúvida, mas se o posto investir em bom atendimento, com profissionais qualificados e oferta de serviços, os resultados tendem a ser melhores”, pontuou Thorp, da Fecombustíveis. Segundo ele, o mercado brasileiro ainda dependerá de combustíveis fósseis por muitos anos, mas novas tendências vêm ganhando espaço e a diversificação de atividades será um elemento importante para o futuro.

Um exemplo disso é a perspectiva de crescimento da frota de veículos elétricos no país (veja mais na página 42). Com a eletrificação, que foi apresentada na NACS como tendência global, os postos poderão fornecer energia elétrica e outros produtos agregados. “Enquanto acontece a recarga do veículo, o cliente pode consumir produtos de conveniência”, reforçou Rosas. Além disso, a criatividade e o planejamento do revendedor faz toda a diferença: “carro elétrico também precisa ser lavado”, exemplificou Inama. Em outras palavras, existem oportunidades para o segmento, que precisam ser aprendidas e exploradas o quanto antes.

ALIMENTOS SAUDÁVEIS

Um pouco na contramão do autoatendimento, um dos destaques da NACS, segundo brasileiros que visitaram o evento, é o aumento da oferta de alimentos saudáveis. “Nos Estados Unidos, a cultura do *fast food* ainda é muito forte, mas essa linha de alimentação natural e saudável está crescendo”, disse Inama. No caso, os produtos frescos não costumam ser oferecidos em lojas autônomas, já que dependem de manipulação e maiores cuidados com a conservação.

“A diferença é que quem compra uma fruta em uma conveniência quer o produto lavado, picado e pronto para o consumo,

Da esquerda para a direita, James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, Bruno Rosas, presidente da Abieps, Tatiana Zaccaro, diretora comercial da GL Eventos, Renato Inama, representante da Abieps, e Renata Sahd, gerente comercial da GL Eventos



Divulgação

CONVENIÊNCIA



Consumo de alimentos saudáveis e frescos, prontos para levar, está crescendo entre os norte-americanos

Arquivo

diferentemente de consumidores que optam por outros locais. A conveniência é isso, comprar e comer a fruta no carro, fresca, cortada e pronta”, destacou. Segundo ele, para o varejo, certamente, os custos desse produto serão maiores, mas é parte da operação. “Estamos vendendo conveniência para o consumo imediato. Vamos oferecer a comodidade para o cliente”, reforçou.

Essa tendência de alimentos prontos — não somente frutas — é considerada, por Rosas, uma oportunidade para a revenda nacional. “Com as transformações no mercado de trabalho, muitos profissionais passaram a exercer suas atividades no *home office*. Fazer todas as alimentações em restaurantes pode ser caro, mas muitas pessoas não têm

tempo, dentro da rotina corrida, de preparar a própria comida, ou a alimentação da família. Nesse ponto, produtos saudáveis e de rápido preparo, comprados em lojas de conveniência, podem fazer toda a diferença — tanto para os clientes quanto para os empresários”, ponderou.

CLIENTE NO CENTRO

Um ponto de destaque, durante a NACS, foi a importância do chamado *Ominichannel* — conceito que indica a importância do bom atendimento e da melhor experiência do cliente, em qualquer canal de vendas da empresa. Isso significa tanto a visita rápida, em lojas autônomas, sem contato e pagamento ágil, quan-

to vendas *online* e o bom atendimento no varejo físico.

“Esse conceito de bom atendimento em todos os canais é uma tendência. Existem momentos e interesses de compra, por parte do consumidor, distintos. Um dia, ele quer comprar e levar para casa, no outro, deseja ser atendido e consumir na loja física. Essa integração de canais é um ponto de atenção para o mercado de revenda e conveniência”, destacou Inama, frisando a importância de manter esse relacionamento com o cliente equilibrado em todas as plataformas (físicas ou não). Ele destacou, inclusive, que nos Estados Unidos uma tendência do segmento é o uso de ‘*vouchers*’. “O cliente compra um *voucher* para recarga de seu carro elétrico, por exemplo, e enquanto isso acontece, consome outros produtos no espaço do posto”.

TECNOLOGIA EM DESTAQUE

Para além da conveniência, as novas tecnologias

Congresso e sessões educativas abordam oportunidades para o setor

A trilha de conteúdo da NACS, que contou com 49 apresentações, reuniu cerca de 250 participantes por painel. O mais concorrido deles, com o tema “soluções para otimizar o espaço de *food service*”, atraiu quase 400 participantes, de acordo com os organizadores do evento.

As sessões focaram em temas relacionados a alimentos, combustíveis, liderança, tecnologia, recursos humanos, *marketing*, operações e relações governamentais, com debates especiais focados nas necessidades exclusivas dos pequenos operadores.

Durante a NACS, dois eventos também se destacaram. Um deles foi o Fórum de Segurança Alimentar, que reuniu líderes da indústria e abordou temas como segurança alimentar, serviços de alimentação, qualidade e garantia e gestão de riscos. O outro foi o curso NACS Advanced Category Management Certification, um aprendizado interativo para profissionais de gerenciamento de categorias e *merchandising* de empresas varejistas e fornecedores.

Nas sessões gerais, o destaque foi a apresentação de Kevin Paul Scott, cofundador da ADDO Worldwide, que defendeu o retorno da inspiração, mostrando como os líderes podem expandir seus negócios a partir de boas ideias e iniciativas.

O presidente e CEO da NACS, Henry Armor, destacou a importância do foco da indústria na comunidade, especificamente em torno do TruAge, programa de verificação de idade que pode proteger varejistas e comunidades.

Inspirar a excelência operacional foi o foco da apresentação de Victor Paterno, presidente e CEO da Philippine Seven Corp., que opera 3.600 lojas. Também foram apresentados painéis sobre incentivar a inovação e como redefinir a força de trabalho.

devem dominar a operação dos postos nos próximos anos, conforme a NACS. No Brasil, embora o *self-service* seja proibido por lei, as novas bombas de combustíveis terão telas interativas (nas quais o revendedor poderá promover produtos ou divulgar parceiros), e o pagamento será feito de forma autônoma, em totens específicos. A ideia é ter a menor fricção possível com o cliente, ou seja, promover o pagamento sem contato, mesmo que o frentista faça o abastecimento.

Outras novidades apresentadas na feira internacional, que devem ganhar espaço no Brasil, são o armazenamento de dados em nuvem, a maior preocupação ambiental e os novos combustíveis. No caso dos dados, o objetivo é de que a tecnologia identifique comportamentos dos clientes (frequência de abastecimento, meio de pagamento utilizado, produtos preferidos, entre outros), de forma que o gestor do negócio identifique oportunidades ou pontos de melhoria.

Já a nuvem garante maior segurança e a possibilidade de acompanhamento de todas as transações e iniciativas de forma remota. Ou seja, o empresário pode acompanhar e tomar decisões relativas ao negócio onde estiver, em qualquer horário, o que simplifica a gestão e a segurança.

HIDROGÊNIO E ELETRIFICAÇÃO

Na área de equipamentos para postos, além de sistemas inteligentes para monitoramento de vazamentos e soluções para recuperação de vapores, o grande destaque ficou por conta da necessidade de redução de consumo de combustíveis fósseis. Eletropostos de recarga rápida e sistemas de abastecimento por hidrogênio, que funcionam de forma similar ao gás natural veicular (GNV) foram os principais destaques.

Pela complexidade e, ainda, pouca maturidade nos projetos de armazenamento e transporte de hidrogênio, a solução ainda é bastante cara para a rede de abastecimento. “O hidrogênio foi apresentado como uma alternativa, principalmente, para veículos pesados. Porém, a infraestrutura ainda é bastante cara para o empresário brasileiro”, disse Thorp, da Fecombustíveis. Já na visão de Inama, da Abieps, isso é uma questão de tempo: “quando a tecnologia se popularizar, a tendência é de redução de custos de infraestrutura”, ressaltou.

Alguns fornecedores nacionais, que participaram como expositores da feira, como Zeppini, Dover, Gilbarco e Excell BR, apresentaram novidades no evento, que deverão ser replicadas na **ExpoPostos & Conveniência 2024**. ■

Novembro

Ciclo de Encontro de Revendedores da Bahia

Data: 09

Local: Feira de Santana (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

18º Encontro de Revendedores de Combustíveis e Lojas de Conveniência do Norte do Brasil

Data: 23 e 24

Local: Manaus

Realização: Sindicombustíveis - AM

Informações: (92) 3584-3707/3728/99446-2261

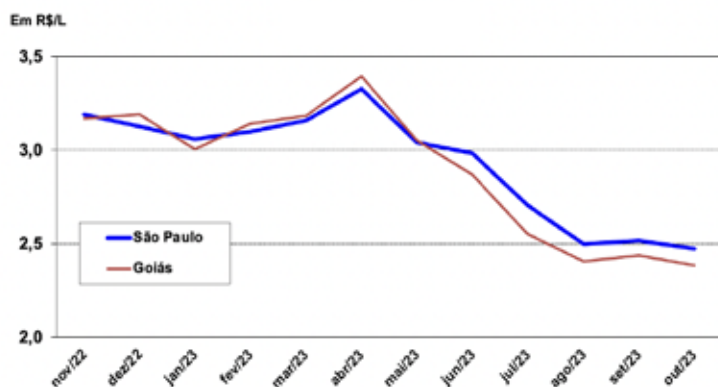
TABELAS

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

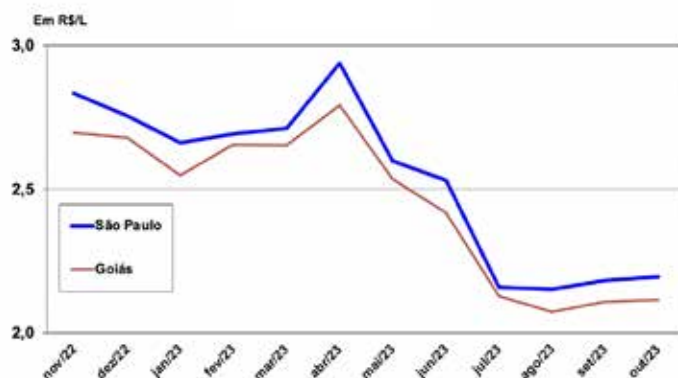
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
ANIDRO	25/09/2023 - 29/09/2022	2,490	2,385	HIDRATADO	25/09/2023 - 29/09/2022	2,180	2,091
	02/10/2023 - 06/10/2022	2,513	2,377		02/10/2023 - 06/10/2022	2,172	2,102
	09/10/2023 - 13/10/2022	2,437	2,380		09/10/2023 - 13/10/2022	2,175	2,109
	16/10/2023 - 20/10/2022	2,475	2,382		16/10/2023 - 20/10/2022	2,217	2,120
	23/10/2023 - 27/10/2022	2,471	2,389		23/10/2023 - 27/10/2022	2,217	2,124
	outubro de 2022	3,034	2,877		outubro de 2022	2,680	2,563
	outubro de 2023	2,474	2,382		outubro de 2023	2,195	2,114
Varição 25/09/2023 - 27/10/2023		-0,8%	0,2%	Varição 25/09/2023 - 27/10/2023		1,7%	1,6%
Varição outubro de 2023 x outubro de 2022		-18,5%	-17,2%	Varição outubro de 2023 x outubro de 2022		-18,1%	-17,5%

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



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



Fonte: CEPEA/Esalq

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

Nota 2: Preço para vendas interestaduais.

FORMAÇÃO DE PREÇOS

Convênio ICMS 15/2023 (Gasolina) e 199/2022 (Diesel) - Referência 01/11/2023

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro ⁽¹⁾	27% PIS/COFINS Anidro ⁽³⁾	73% CIDE ⁽²⁾	73% PIS/COFINS ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da Distribuição
	AC	2,5044	0,7533	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200
AL	2,0155	0,7344	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,657
AM	2,4146	0,7560	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,077
AP	2,0823	0,7641	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,753
BA	2,0982	0,7398	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,745
CE	1,9643	0,7506	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,622
DF	2,1419	0,6531	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,702
ES	2,0399	0,6861	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,633
GO	2,1388	0,6504	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,696
MA	1,9566	0,7452	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,609
MG	2,0955	0,6807	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,683
MS	2,1342	0,6666	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,708
MT	2,2055	0,6720	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,784
PA	1,9854	0,7479	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,640
PB	1,9776	0,7304	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,615
PE	1,9692	0,7304	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,606
PI	1,9882	0,7358	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,631
PR	2,0374	0,6807	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,625
RJ	2,0870	0,6807	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,675
RN	1,9630	0,7344	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,604
RO	2,4792	0,7533	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,139
RR	2,4613	0,7560	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,124
RS	2,0551	0,6992	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,661
SC	2,0714	0,6888	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,667
SE	2,0932	0,7344	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,734
SP	2,0665	0,6726	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,646
TO	2,0478	0,6639	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,619
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,675	

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88% CIDE ⁽²⁾	12% PIS/COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	88% PIS/COFINS Diesel ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da distribuição
	AC	4,2131	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456
AL	3,4346	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,926
AM	4,1048	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,567
AP	3,5554	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,018
BA	3,4532	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,945
CE	3,4403	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,932
DF	3,6214	0,4916	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,059
ES	3,5533	0,5116	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,010
GO	3,6214	0,4904	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,057
MA	3,4436	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,935
MG	3,6115	0,5116	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,069
MS	3,6319	0,4904	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,068
MT	3,7017	0,4916	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,139
PA	3,4385	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,901
PB	3,4111	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,903
PE	3,4587	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,950
PI	3,4816	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,973
PR	3,5287	0,4866	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,961
RJ	3,5671	0,5152	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,028
RN	3,4111	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,903
RO	4,1827	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,645
RR	4,1612	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,624
RS	3,5045	0,4866	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,937
SC	3,5820	0,4878	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,015
SE	3,5283	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,020
SP	3,5503	0,5092	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,005
TO	3,5535	0,5086	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,008
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						5,019	

TABELAS

FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

	UF	88% Diesel A	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88%	12% PIS/	88% PIS/	Carga	Custo da
		S500		CIDE ⁽²⁾	COFINS	COFINS	ICMS	
					Biodiesel ⁽⁶⁾	Diesel ⁽³⁾	Ad rem ⁽⁴⁾	distribuição
Diesel S10	AC	4,2659	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,728
	AL	3,4874	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,979
	AM	4,1488	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,611
	AP	4,0834	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,546
	BA	3,5412	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,033
	CE	3,4724	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,964
	DF	3,6888	0,4916	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,126
	ES	3,6134	0,5116	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,071
	GO	3,6812	0,4904	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,117
	MA	3,4964	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,988
	MG	3,6797	0,5116	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,137
	MS	3,6847	0,4904	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,121
	MT	3,7545	0,4916	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,192
	PA	3,5306	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,993
	PB	3,4639	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,956
	PE	3,5115	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,003
	PI	3,5344	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,026
	PR	3,5846	0,4866	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,017
	RJ	3,6309	0,5152	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,092
	RN	3,4639	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,956
RO	4,2355	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,698	
RR	4,2140	0,5170	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,677	
RS	3,5683	0,4866	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,000	
SC	3,6420	0,4878	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,075	
SE	3,5811	0,5461	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,073	
SP	3,6103	0,5092	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,065	
TO	3,6063	0,5086	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,061	
		CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾					5,082	

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

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

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

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

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

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

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

Preços para o Estado da Bahia (S.Fco do Conde, Candeias, Jequié e Itabuna - Refinaria Acelen) - ref. 02/11/23 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 03/11/23

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.

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/>)

TABELAS

PREÇOS DE REVENDA E DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Período: 01/01/2021 à 01/10/2023 - (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 07/11/2023