



**Fecombustíveis**

Federação Nacional do Comércio  
de Combustíveis e de Lubrificantes

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

# COMBUSTÍVEIS & CONVENIÊNCIA

Ano 20 - Novembro/Dezembro 2023 - Nº 213  
[www.fecombustiveis.org.br](http://www.fecombustiveis.org.br)

**METANOL NOS  
COMBUSTÍVEIS**  
**ATENÇÃO REDOBRADA À COLETA  
DA AMOSTRA-TESTEMUNHA**

Entrevista com Valéria Lima, diretora de Downstream  
do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP)



# 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.

30

### REPORTAGEM DE CAPA

Metanol nos combustíveis virou caso de polícia

### ENTREVISTA

Valéria Lima, diretora de Downstream do IBP



08

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

### MERCADO

- 18 • ANP propõe inserir corante violeta no diesel marítimo
- 22 • Web Summit: o futuro dos combustíveis começa na Europa?

### NA PRÁTICA

- 40 • Sem luz: como sobreviver à situação?

### CONVENIÊNCIA

- 46 • AmPm se associa a grandes marcas em nova estratégia

### REVENDA EM AÇÃO

- 52 • Manaus recebe a revenda

### MEIO AMBIENTE

- 59 • Sustentabilidade dos lubrificantes é parte da descarbonização da mobilidade

### OPINIÃO

- 17 • James Thorp Neto
- 28 • Klaiston Soares D’Miranda

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, Maxwell 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), Fernanda Nunes, Eduardo Asfora e Paulo José de Carvalho**Capa:** Alexandre Bersot (com imagens de Rogério Capela)**Publicidade:**

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

**Programação visual:**

Girasoli

**Fecombustíveis**

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

Cep.: 20.040-004

Telefone: (21) 2221-6695

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

E-mail: revista@fecombustiveis.org.br

## Combustível não é bebida

O problema da fraude do metanol adicionado aos combustíveis atingiu o escopo da saúde pública e da polícia. Alguns moradores em situação de rua, além de pessoas viciadas em álcool, em situação de vulnerabilidade, foram vítimas de intoxicação por ingerirem a substância, que estava misturada ao etanol combustível, em Campinas. A polícia civil está investigando os casos, mas já houve confirmação da responsabilidade de um dos postos envolvidos com a venda ilícita para pessoas que ingeriram etanol como bebida.

Toda a revenda sabe que é proibido vender qualquer tipo de combustível fora do tanque, exceto nos casos em que o carro parou no caminho em função da chamada "pane seca". Então, hoje, com a irregularidade do metanol, além das penalidades da ANP, o proprietário de posto que burla as regras corre o risco de ser incriminado não somente pela comercialização de produtos adulterados, mas também pelo fornecimento irregular do produto, que causa danos (e morte) a quem os consome. Confira a **Reportagem de Capa**, que mostra o caminho irregular do metanol no país. Vale ressaltar que a substância é 100% importada, mas após entrar no Brasil, acaba sendo desviada para o setor de combustíveis, por ter um custo mais baixo do que o etanol.

Outro destaque desta edição é a reportagem da seção **Na Prática**, que mostra o impacto das falhas de energia ocorridas em São Paulo e Rio de Janeiro, por quase uma semana, à revenda de combustíveis.

Também trazemos a discussão dos agentes do setor durante a audiência pública (sobre a adição de corante no diesel marítimo, proposta pela ANP (**Mercado**)). Outra reportagem desta edição apresenta o evento Web Summit Lisboa, que aborda a preocupação com a descarbonização nos países europeus.

**Conveniência** traz a estratégia de expansão da distribuidora Ipiranga, com investimento nas lojas AmPm, que vai agregar grandes marcas fornecedoras de alimentos às suas lojas em 2024.

A **Entrevista** do mês tem como destaque Valéria Lima, diretora de *Downstream* do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP).

Boa leitura!

**Mônica Serrano**

Editora

## ACRE

### Sindepac

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

## ALAGOAS

### Sindicobustiveis - AL

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

## AMAZONAS

### Sindicobustiveis - AM

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

## BAHIA

### Sindicobustiveis - BA

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

## CEARÁ

### Sindicopos - CE

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

## DISTRITO FEDERAL

### Sindicobustiveis - DF

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

## ESPÍRITO SANTO

### Sindicopos - ES

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

## GOIÁS

### Sindicopos

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

## MARANHÃO

### Sindicobustiveis - MA

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

## MATO GROSSO

### Sindicopetro

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

## MATO GROSSO DO SUL

### Sinpetro

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

## MINAS GERAIS

### Minaspetro

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

## PARÁ

### Sindicobustiveis - PA

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

## PARAÍBA

### Sindicopetro - PB

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

## PARANÁ

### Paranapetro - PR

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

## PERNAMBUCO

### Sindicobustiveis - PE

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

## PIAUI

### Sindicopos-PI

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

## RIO DE JANEIRO

### Sindestado

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

## RIO DE JANEIRO - MUNICÍPIO

### Sindcomb

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

## RIO GRANDE DO NORTE

### Sindicopos - RN

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

## RIO GRANDE DO SUL

### Sulpetro

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

## RIO GRANDE DO SUL - SERRA GAÚCHA

### Sindicopetro Serra Gaúcha

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

## RONDÔNIA

### Sindicopetro - RO

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

## RORAIMA

### Sindicopos - RR

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

## SANTA CATARINA

### Sindicopetro - SC

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

## SANTA CATARINA - BLUMENAU

### Sinpeb

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

## SANTA CATARINA - FLORIANÓPOLIS

### Sindópolis

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

## SANTA CATARINA - LITORAL CATARINENSE E REGIÃO

### Sincombustiveis

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

## SÃO PAULO - CAMPINAS

### Recap

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

## SÃO PAULO - SANTOS

### Sindicobustiveis Resan

José Camargo 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

## COP 28: MME defende aumento do teor de biodiesel para 25%

Durante a COP 28, evento que acontece em Dubai (Emirados Árabes Unidos) até 12 de dezembro, com o objetivo de discutir ações para conter os impactos causados pelas mudanças climáticas, Alexandre Silveira, o ministro de Minas e Energia, disse acreditar ser possível o Brasil chegar à mistura de 25% de biodiesel adicionado ao diesel fóssil.

“É extremamente possível que a gente chegue a 25% na mistura com o tempo, dependendo da decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE)”, disse ele, em vídeo divulgado em seu perfil no Instagram.

Uma das principais metas dos países, para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, é a diminuição do uso de combustíveis de origem fóssil — daí a fala do ministro, abordando a perspectiva de elevação do teor do biocombustível no Brasil.

No entanto, além de todos os problemas relacionados ao uso do biodiesel (e bastante conhecidos do mercado), importante destacar que a maior parte das emissões brasileiras vem do desmatamento ilegal, da agropecuária e da forma de uso do solo. Porém, a questão dos combustíveis fós-



Agência Brasil/ Fabio Rodrigues

seis é sempre elencada como um dos grandes causadores das mudanças climáticas. O uso de biocombustíveis, no Brasil, é bastante relevante na comparação mundial. No entanto, o biodiesel de éster traz diversos problemas (ambientais e econômicos) para a cadeia de distribuição, comercialização e consumo. A melhor estratégia, segundo especialistas, é partir para novas rotas de produção de biocombustíveis, tais como o diesel verde (HVO, cuja molécula é similar à do petróleo e não há danos em motores, bombas ou tanques em função da mistura ao diesel fóssil), ou mesmo seguir no desenvolvimento de biocombustíveis avançados, incluindo o etanol de segunda geração.

## Lula confirma participação do país em Opep+



Agência Brasil/ Ricardo Stuckert

Também durante a COP 28, que discute estratégias para a descarbonização global, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva destacou que o Brasil não fará parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), mesmo sendo um grande produtor. Segundo ele, a ideia é fazer parte da “Opep+”, ou “Opep Plus”.

“É preciso oferecer uma opção sustentável para o mundo”, disse Lula. “A nossa participação na Opep Plus é para a gente discutir com a Opep a necessidade dos países que têm petróleo e que são ricos começarem a investir um pouco do seu dinheiro para ajudar os países pobres do continente africano, da América Latina e da Ásia”, declarou ele.


Uma das questões em pauta durante o principal evento global para discutir o clima é, justamente, o financiamento para as nações mais vulneráveis. O investimento mínimo será de US\$ 100 bilhões por ano, a ser gerido pelo Banco Mundial.

## Petrobras busca renegociar acordo com Cade

A Petrobras recorreu ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), para solicitar a renegociação dos Termos de Compromisso de Cessação (TCCs) assinados com o órgão, que preveem a venda de oito refinarias da empresa, seguindo estratégia de privatização de governo anterior, para reduzir a posição dominante da empresa no setor de refino.

O pedido de revisão das vendas das refinarias está alinhado ao novo Plano Estratégico 2024-2028 da Petrobras, publicado em 24 de novembro, conforme direcionamento da atual gestão de Jean Paul Prates, que planeja ampliar investimentos no refino.

Nessa linha, Prates anunciou que uma das possibilidades é a recompra de parte da refinaria de Mataripe, administrada pela Acelen, na Bahia. Outra sinalização de manutenção do parque de refino foi o anúncio, pela Petrobras, com o cancelamento da venda da refinaria Lubnor (CE) para a Grepar Participações, no final de novembro.

A portrait of Valéria Lima, a woman with shoulder-length brown wavy hair, wearing a dark blue top and a necklace with a large oval pendant. She is looking directly at the camera with a slight smile.

**“Transição não significa abandonar a estrutura existente e começar do zero”**



POR ROSEMEIRE GUIDONI

**A** frase é de Valéria Lima, diretora de *Downstream* do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), em referência à transição energética. Segundo ela, o Brasil tem uma condição privilegiada, com uma matriz elétrica prioritariamente renovável, e matriz veicular com grande presença de biocombustíveis, especialmente o etanol — cerca de 80% da frota de veículos leves é *flex fuel* e a gasolina C também contém etanol anidro (27%).

Mesmo diante das discussões globais que acontecem durante a COP 28, evento realizado entre os dias 30 de novembro e 12 de dezembro, com foco em estratégias para combater as emissões de gases de efeito estufa e conter as mudanças climáticas, Valéria destaca que o Brasil, no que diz respeito às fontes geradoras de energia, está bem posicionado. “O desmatamento ilegal e o uso da terra são

os principais problemas do Brasil em relação às emissões”, afirmou ela, ressaltando que o termo ‘transição’ não significa mudar toda a estrutura atual e iniciar uma nova. “Teremos uma pluralidade de fontes de energia na mobilidade”, destacou.

Confira a seguir os principais detalhes da entrevista exclusiva à **Combustíveis & Conveniência**.

**Combustíveis & Conveniência: Em sua visão, o Brasil está preparado para fazer a chamada transição energética justa?**

**Valéria Lima:** A transição justa é sempre um tema em pauta, quando se fala em mudanças nas plataformas energéticas. Tanto que, quando analisamos os Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, alguns deles têm relação direta com o conceito de justiça. Um deles é o ODS 13, que aborda as ações necessárias para conter as mudanças climáticas. Outro é o ODS 7, que fala em assegurar o acesso, inclusive



Nosso ritmo de transição energética vai ser muito diferente do adotado por alguns países que têm fontes fósseis como principais causadoras de emissão. Mas isso não significa que o Brasil não tenha uma lição de casa a fazer

em termos de preços, de energia para todos. E o terceiro é o ODS 8, que menciona o trabalho decente para todos. Esses três ODS mostram o quanto o conceito de transição energética é complexo.

A ideia não se refere somente a uma fonte de geração, mas também como ela é consumida, como se reaproveita energia, como as pessoas e organizações interagem com o meio ambiente. Existem

muitas vertentes, como as chamadas Soluções Baseadas na Natureza, o reaproveitamento de resíduos, a economia circular, entre outras. Então, a questão energética é bem ampla e complexa. Inclusive, ela fala sobre o desenvolvimento de novas fontes de energia. Porém, há vários vieses nisso. Como democratizar o acesso? Por exemplo, no Brasil, ainda existem localidades que dependem do uso de fontes fósseis para ter eletricidade. E o ODS 7 destaca que é preciso assegurar o acesso à energia. Além disso, muitas pessoas no país não têm acesso ao GLP (gás de cozinha) e usam lenha ou carvão. São problemas que o Brasil precisa discutir e resolver de forma prioritária.

E isso não é exclusivo do Brasil. Estima-se que há mais de 700 milhões de pessoas no mundo sem acesso a energia elétrica e 2,4 bilhões cozinhando com lenha ou carvão. Então, ao mesmo tempo em que é preciso reduzir a emissão de CO<sub>2</sub> no mundo, é necessário trazer um grande contingente populacional para o consumo de energia também. Por isso que a chamada transição energética não poderá ser igual em cada país.

**C&C: Em relação à energia e à mobilidade, como o Brasil se posiciona nesse debate?**

**VL:** No mundo, hoje, 80% da matriz energética ainda vem do petróleo, e no Brasil esse índice é muito menor. A maior parte das emissões brasileiras não vêm do setor de energia. Cerca de dois terços delas vêm da agricultura e uso da terra, o que inclui, especialmente, ações de desmatamento ilegal. Então, o nosso ritmo de transição não precisa afetar, necessariamente, a infraestrutura já existente. Isso comprometeria, inclusive, o ODS que trata da garantia de empregos. Imagine o país se desfazer de todos os ativos existentes de uma hora para outra? Isso não é viável, nem necessário.

O nosso ritmo de transição energética vai ser muito diferente do adotado por alguns países que têm fontes fósseis como principais causadoras de emissões. Mas, isso não significa que o Brasil não tenha uma lição de casa a fazer. Qualquer CO<sub>2</sub> que deixar de ser emitido conta.

**C&C: Em sua visão, na prática, isso irá mexer com o mercado de combustíveis fósseis no Brasil?**

**VL:** O Brasil é um país pobre que tem milhares de gargalos a resolver, como a questão do saneamento, por exemplo. Como se endereça isso? É importante ter em mente qual o custo de descarbonização de cada cadeia.



Infelizmente, o Brasil está atrasado no mercado de carbono. Isso, além de permitir trocas mais eficientes para quem emite gases de efeito estufa, também contribui para a conscientização. Ou seja, empresas poluidoras podem comprar créditos de carbono de empresas sustentáveis, compensando, de certa forma, suas emissões, e ainda estimulando quem tem produção limpa. Esse custo, do crédito de carbono, acaba sendo considerado nos relatórios de sustentabilidade, em Bolsa, para obtenção de investimentos, entre outros. Assim, os créditos também podem funcionar como elemento de conscientização, para que a organização se posicione de forma melhor no mercado. Ele ajuda no entendimento dessa precificação. Porém, no Brasil, o tema ainda está em discussão. Por enquanto, só temos o mercado de carbono voluntário.

Então, por que você vai começar descarbonizando a coisa mais cara, se é possível começar a descarbonizar setores que custam menos? O mundo descarbonizado é um mundo mais caro do que o que temos hoje.

Mas, por que os combustíveis de origem fóssil ainda dominam o mundo? Por causa da alta eficiência energética. Não é simples fazer essa transição, justamente em função

dessa eficiência. Isso traz um desafio, pois o mundo vai se tornar muito mais caro. E isso bate de frente com o aspecto da transição justa. Já temos uma enorme infraestrutura com refinarias, dutos, bases de armazenamento, mais de 43 mil postos de combustíveis. Esses ativos não podem ser substituídos de uma hora para outra, seria um alto custo de investimento. E nem existe necessidade disso, já que o setor não responde pela maior parte das emissões do Brasil.

**C&C: Mas, mesmo assim, a transição para fontes de geração de energia mais limpas deve ocorrer?**

**VL:** Importante ressaltar que a nossa matriz de transporte já é mais limpa que a matriz de transporte mundial. Já temos 27% de etanol na gasolina, o que resulta em uma queima mais limpa do que a de um veículo que usa somente a gasolina pura. Temos também 12% de biodiesel no diesel, temos o HVO (óleo vegetal hidrotratado), a Petrobras começou a fornecer, em algumas regiões, o diesel R5 (com 5% do chamado diesel verde), e temos os biocombustíveis de nova geração, desenvolvidos a partir da biomassa.

A mobilidade elétrica também é uma vertente, mas, no Brasil, ainda não cresceu na mesma medida que ocorreu na Eu-



O Brasil é um país que tem várias demandas prioritárias, por isso não faz o menor sentido mudar a matriz energética. Para cumprir as metas de descarbonização, é mais fácil combater irregularidades

ropa. São localidades distintas, com modelos energéticos distintos, e também necessidades diferentes para atingir os compromissos de descarbonização. Na Europa, os derivados fósseis são um grande problema, enquanto no Brasil é preciso ter um olhar mais atento para a preservação de florestas e ecossistemas.

O Brasil deve aprofundar e desenvolver o uso dos biocombustíveis, o que inclui

os biocombustíveis avançados, que têm uma molécula muito semelhante à molécula do petróleo, o que acaba reduzindo qualquer problema relacionado à infraestrutura já existente. Esse é um caminho, já temos a biomassa no Brasil, o país já é um grande produtor. Então, essas fortalezas brasileiras possibilitam que a descarbonização continue ocorrendo.

**C&C: Em sua visão, a eletromobilidade não é uma tendência para o Brasil?**

**VL:** Temos, no Brasil, energia elétrica limpa, proveniente, principalmente, de hidrelétricas, além da quantidade de fontes renováveis como solar e eólica. Então, nesse sentido, claro que o carro elétrico contribui para a descarbonização da mobilidade.

Mas é preciso pensar em todo o ciclo de vida do veículo. Quanto se consome de energia em um carro elétrico, qual o consumo da bateria? Existe a questão do descarte e reciclagem de baterias. Então, é importante ter em mente que, quando se fala de transição, é preciso considerar todo o ciclo de vida do elemento em questão, no caso, do veículo elétrico.

Mas, isso não quer dizer que não teremos alguma eletrificação da mobilidade no Brasil. Porém, é preciso considerar que

quem tem carro pertence a uma parcela melhor favorecida da população. O veículo elétrico pode ter outras vertentes que atinjam todos os brasileiros.

**C&C: Em sua visão, em quais situações a mobilidade elétrica é mais adequada, considerando as características do Brasil?**

**VL:** No mundo inteiro, vemos os grandes centros urbanos, especialmente as cidades mais desenvolvidas, com o transporte sendo feito basicamente por meio de linhas de metrô. Esse tipo de transporte consegue atender a uma quantidade enorme de pessoas, reduzindo trânsito, por meio de mobilidade elétrica.

A eletrificação da mobilidade urbana se comunica com a questão da transição justa, uma vez que esse tipo de solução [metrô] consegue levar as pessoas de ponta a ponta da cidade, de forma mais rápida, sem emissões de carbono. Trabalhadores que moram em periferias ou em regiões mais distantes têm ganho de qualidade de vida com isso.

Outra perspectiva é a chamada *last mile* (última milha) nos sistemas logísticos. Por exemplo, uma mercadoria sai de uma cidade para outra, chega a um centro de distribuição e, dali, é entregue por meio de veículos urbanos que percorrem somente

os limites da cidade. Faz sentido que esses veículos de circulação urbana sejam elétricos, pois é uma área de maior adensamento populacional, os trajetos são menores, o que simplifica a questão da recarga.

Olhando para todos estes pontos, a transição energética justa é uma espécie de empilhamento de várias tecnologias, usando cada qual para situações específicas. Teremos uma multiplicidade de fontes geradoras.

**C&C: Então, não veremos um 'fim' para os combustíveis fósseis, mas, sim, várias tecnologias convivendo de forma simultânea?**

**VL:** Sem dúvida. O Brasil sempre destaca que cada país tem sua própria rota para descarbonizar. Aqui, temos uma matriz mais limpa, mas isso não quer dizer que não tenhamos um dever de casa a fazer. Nós temos, internamente, um case de sucesso na matriz de transporte. Além dos renováveis, há o PL Combustível do Futuro, que busca aprimorar nossas fontes de geração limpas.

Muitos países escolheram a rota da eletrificação, mas isso não é uma solução definitiva para o Brasil, será apenas mais uma das alternativas do leque de fontes de mobilidade. Além de diversas questões, ainda temos uma frota veicular antiga, uma grande frota de motocicletas. Então, a

questão da transição 'justa' também tem a ver com a melhor estratégia para utilizar os recursos existentes. De novo, o Brasil é um país que tem várias demandas prioritárias, por isso não faz o menor sentido mudar a matriz energética. Para cumprir as metas de descarbonização, é mais fácil combater irregularidades, como as que ocorrem na região Amazônica, conscientizar produtores agropecuários sobre as boas práticas... e, certamente, incluir fontes renováveis. Mas fazer isso com segurança, tanto energética quanto econômica, sem deixar ninguém para trás. E isso inclui tanto a população de regiões que ainda precisam de energia oriundas de fontes fósseis quanto pequenos e médios empresários que fazem esse fornecimento. A mudança tem que ser estrutural, não tem sentido, neste contexto, falar em deixar de usar o petróleo e derivados fósseis no Brasil. O gás natural, por exemplo, que tem origem fóssil, é considerado um combustível de transição para a redução de carbono. A transição justa precisa considerar todas estas variáveis.

**C&C: É possível usar os recursos atuais de uma maneira mais eficiente?**

**VL:** Sim, isso significa melhorar os biocombustíveis e investir em combustíveis

avançados, também considerar a infraestrutura existente, com refinarias, dutos e postos de combustíveis, entre outras. Vale destacar que o setor de distribuição e revenda oferecem o que o consumidor quer consumir. Temos o gás natural veicular (GNV), o etanol, por exemplo. O setor vai se modernizar e aumentar sua complexidade de acordo com o interesse e demandas dos consumidores. Porém, importante ressaltar, essas demandas surgem a partir de políticas públicas. Não adianta oferecer tais produtos se o custo não pode ser absorvido pelo mercado consumidor.

**C&C: Existem perspectivas viáveis para o uso de hidrogênio no abastecimento veicular?**

**VL:** Não, o combustível ainda está em estudo e não tem uso comercial aprovado. Acredito que algumas rotas serão aprovadas primeiro. Ainda existem questões de segurança e também de custo, relacionadas ao transporte e armazenamento. Isso ainda não é viável comercialmente, está em fase de testes.

**C&C: Quais rotas devem surgir primeiro?**

**VL:** Acredito que o Brasil está avançando muito no desenvolvimento dos

biocombustíveis avançados e o uso do gás natural também é um caminho para reduzir as emissões. No ciclo diesel, ainda não temos uma tecnologia considerada melhor, mas existem estudos com uso de GNV, eletrificação ou aumento do percentual de diesel verde na composição do diesel B (diesel fóssil com adição de biodiesel, que no caso também teria um percentual extra de HVO). Não temos ainda uma tecnologia prioritária. Reforçando que, quando falo em biocombustíveis, estou falando em biocombustíveis avançados, e não de biodiesel a base de éster, que realmente, em proporções maiores, pode acarretar diversos problemas, seja no armazenamento, seja nos motores. A legislação estabelece que chegaremos até o B15 (15% de biodiesel), mas além deste percentual existem diversos riscos e problemas. Motores mais modernos necessitam de combustíveis mais modernos, como o HVO e o Diesel R. Já para os veículos leves, do ciclo Otto, o etanol cumpre um excelente papel, além do GNV, em casos específicos. Nossa frota é prioritariamente *flex*, o que já faz uma enorme diferença em relação aos demais países que ainda dependem exclusivamente dos derivados de petróleo ou somente da eletrificação.

**C&C: Mas, existem perspectivas de mudança na matriz veicular? É possível estimar quando elas devem ocorrer?**

**VL:** O Brasil tem um caminho de transição a seguir diferente dos EUA e Europa, não faz sentido seguir o que tais países estão fazendo. Temos o 9º parque de refino de petróleo, somos produtores. Isso significa que temos uma “cauda mais longa” a explorar, juntamente com outras soluções nacionais, que garantem a matriz energética prioritariamente limpa.

Porém, claro que irão aparecer nichos para outras tecnologias, como eletrificação urbana, mais espaço para o gás natural. Vamos conviver com outras tecnologias, mas, até agora, o Brasil tem dado sinais claros de que vai continuar favorecendo a infraestrutura existente no país. A aprovação do projeto do Mercado de Carbono é um grande diferencial, mas, mesmo assim, após implantado, a perspectiva é de que demore de dois a três anos para entrar em prática. Ou seja, neste período, iniciativas diversas para descarbonizar irão surgir — elevação do percentual de etanol, biocombustíveis avançados, biomassa, eletrificação. Só com o mercado regulado teremos metas de emissões, será possível acompanhar e reduzir os gases de efeito estufa. ■





## Na luta contra as fraudes

O combate às irregularidades do setor sempre esteve entre os assuntos prioritários da Fecombustíveis, que luta em prol de um ambiente leal e saudável para a revenda do país. Uma das situações mais graves envolve a fraude do metanol misturado ao etanol e à gasolina em volumes acima das especificações de qualidade da ANP. Esta fraude causa desequilíbrio e competição desleal, assim como todas as irregularidades do segmento, provocando um estrago na cadeia e perdas aos cofres públicos. Porém, a situação mais inacreditável aconteceu em Campinas (SP), com a venda do etanol para pessoas com vício em álcool, que compraram o combustível para ingerir, misturado a refrigerantes, água ou suco. Este etanol continha metanol e 15 pessoas foram a óbito. Em um dos casos comprovados, o gerente do posto está preso e o revendedor está respondendo a inquérito policial. Temos três situações neste caso: não conformidade por metanol, venda do combustível fora do tanque em situação irregular, pois muito provavelmente a pessoa que comprou o etanol está em situação de vulnerabilidade (moradores de rua) e crime! Eu faço um apelo à revenda do país para cuidarem de suas equipes e zelarem pelo bom funcionamento do setor. **Etanol combustível não é bebida alcoólica.** A venda do combustível fora do tanque do veículo é autorizada somente para o abastecimento em situação de pane seca. Além disso, a comercialização do combustível só pode ser feita em recipientes certificados pelo Inmetro, que atendam às normas da ABNT.

O revendedor que é íntegro e ético tem que treinar e alertar a sua equipe para as boas práticas, dentro das regras da nossa agência reguladora. Fiquem de olhos bem abertos e se protejam. Reforço a importância da coleta e guarda da amostra-testemunha. Na modalidade FOB é preciso solicitar a coleta, não re-

cebam o combustível sem a amostra-testemunha e peçam para o motorista acompanhar a retirada da amostra. Outra precaução é o uso do *kit* colorimétrico para verificar se tem metanol no combustível, mas cabe a cada um decidir o que for melhor para o seu negócio.

Já aqueles que visam descumprir as regras e prejudicar o setor terão que responder por seus atos.

Ainda em novembro, também vimos avançar as discussões de combate às fraudes do diesel marítimo, com a audiência pública promovida pela ANP, que propôs a adição de corante violeta para diferenciar do diesel S10.

Os problemas ocorrem em todo o Brasil, mas, principalmente, na região Norte, com o desvio do diesel marítimo para uso em transportes terrestres e também o desvio do diesel S10 para abastecer as embarcações, já que há falta do produto indicado, em função do seu desvio. A comercialização trocada causa sérios danos ao meio ambiente, quando o produto é utilizado em caminhões, pois o diesel marítimo é mais poluente. Mais grave ainda é o uso do diesel S10 nas embarcações, pelo risco de explosão e ameaça à vida dos passageiros, que utilizam as barcas como transporte.

A Fecombustíveis, o SindTRR e boa parte dos participantes da audiência pública apoiaram integralmente o uso do corante violeta, mas, durante as sugestões, algumas distribuidoras e refinarias colocaram empecilhos. Entretanto, durante a audiência pública houve um alinhamento com as companhias, que apoiaram a adição do corante. Para nós, da revenda de combustíveis, o uso do corante para diferenciar o combustível marítimo do diesel terrestre é a única possibilidade de combate às irregularidades e esperamos que a ANP mantenha a mudança para termos um mercado mais leal e justo nas regiões que dependem de transporte aquaviário ou marítimo.

# ANP propõe inserir corante violeta no diesel marítimo

Maior parte dos agentes do segmento apoia a iniciativa, que visa combater a competitividade desleal, além de trazer segurança à vida das pessoas e ao meio ambiente

POR MÔNICA SERRANO

O óleo diesel marítimo está sendo vendido como combustível de uso rodoviário e a situação inversa também é realidade em vários locais do país, mas, principalmente, na região Norte, cujo principal modal de locomoção é o aquaviário. O combate à irregularidade ganhou força com a audiência pública promovida pela ANP, em 27 de novembro, que propôs a adição de corante violeta ao combustível destinado às embarcações para diferenciar do óleo diesel terrestre.

Carlos Orlando da Silva, superintendente de Biocombustíveis e de Qualidade de Produtos da ANP, conduziu a audiência pública. A consulta pública sobre o tema ocorreu no período de 25 de setembro a 8 de novembro, que contou com 23 contribuições, das quais três foram contrárias à proposta.



A Fecombustíveis é uma das entidades que apoia integralmente a adição do corante. “Defendemos os legítimos interesses da revenda e buscamos um mercado regulado. Entendemos que é um caminho sem volta e devemos aprofundar e seguir com a questão do corante”, disse James Thorp Neto, durante a audiência pública. “Caso haja algum impedimento técnico citado por alguns dos membros participantes, por problemas relacionados à logística do produto, que seja estudada uma alternativa temporária até uma solução definitiva”, complementou.

Os combustíveis que tiveram as suas finalidades trocadas acabaram gerando outros problemas na região, que afetam o meio ambiente e causam situação de perigo às vidas das pessoas que utilizam as embarcações como transporte. Quem fez o alerta foi Mário Melo, vice-presidente da Fecombustíveis, que também contribuiu com os argumentos, por vivenciar os problemas da sua região, onde atua tanto como revendedor de combustíveis quanto Transportador-Revendedor-Retalhista (TRR).

Segundo Melo, a principal atratividade para as práticas irregulares é o fato de que o diesel marítimo é R\$ 0,30 mais barato do que o diesel S10 (uso rodoviário).

Com isso, o produto vem sendo consumido para a parte terrestre, o que gera falta do combustível para as embarcações. Na necessidade de manter a operação em funcionamento, as barcas compram o óleo diesel de uso rodoviário.

“O produto vai para o tanque da embarcação e seu ponto de fulgor é 38. Ou seja, bem mais inflamável do que o diesel marítimo. As autoridades têm que atentar para esse detalhe, pois este combustível pode ocasionar explosão e perdas de vidas”, alertou Melo.

Em relação ao meio ambiente, o diesel marítimo não possui mistura com biodiesel, promovendo mais emissões de gases de efeito estufa na atmosfera, quando utilizado em caminhões.

Outros efeitos do uso inadequado do diesel marítimo são: acúmulo de depósito nos injetores de combustível, câmaras de combustão e outras partes do motor. Além do desgaste no sistema de pós-tratamento, devido ao alto teor de enxofre, e problemas de lubrificação insuficiente nas partes móveis do motor.

Emerson Kapaz, presidente do Instituto Combustível Legal, também defendeu a adição do corante como forma de combate à competição desleal, porém, destacou que a mudança seja feita por etapas.

Primeiramente na região Norte, que é a mais afetada com o problema, e em uma segunda fase nas demais regiões.

Antonio Sobral, representante da Vibra Energia, enfatizou que o problema precisa ser combatido, mas citou algumas restrições. “Apoiamos a adição do corante violeta desde que sejam mitigadas as questões logísticas”, disse.

Nas contribuições enviadas à ANP, a Vibra destaca que a frequência da limpeza de tanques deverá ser aumentada, para evitar mudança na coloração do S10, caso o produto anterior tenha sido o óleo diesel marítimo. A empresa também alegou aumento de custo de armazenagem e explicou que seria necessário reduzir a capacidade de tancagem durante o tempo de segregação do tanque. Além disso, entre os argumentos contrários, o suprimento por dutos também seria afetado, pois haveria necessidade de aumentar o volume do corte de interface para não haver contaminação do corante violeta no outro combustível.

Álvaro Faria, presidente do SindTRR, criticou a postura de algumas distribuidoras e da Refinaria Mataripe em relação à adição do corante. “A Raízen colocou a necessidade de mais testes para comprovar a ausência de interação entre os

corantes violeta e vermelho (S500)”, disse. “Reafirmo total confiança e certeza no resultado dos exaustivos testes realizados pelo Centro de Pesquisas Tecnológicas (CPT)”, disse.

Outra crítica envolveu a Refinaria de Mataripe, que argumentou que poderia haver comprometimento da oferta do óleo diesel marítimo se houvesse corante. “A refinaria não sabe o que acontece na ponta final da cadeia. O diesel marítimo já está em falta para o mercado consumidor, porque está sendo desviado para o mercado paralelo de uso rodoviário”, disse Faria.

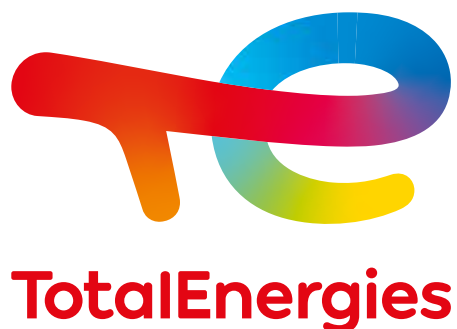
Em relação à segregação de tanques e necessidade de mais limpeza defendidos pela Vibra, Mataripe e Transpetro, Faria disse que as distribuidoras participaram de uma reunião promovida pelo SindTRR em 26 e 27 de outubro, em Santarem (PA), e todas afirmaram, na ocasião, que já possuem tanques segregados para esse produto. “Quando a ANP traz uma proposta efetiva, tem as reações contrárias, mas as dificuldades são muito insignificantes e insuficientes, considerando o risco de vidas humanas e o prejuízo ao meio ambiente. Espero que a ANP não recue e siga em frente com o corante”, finalizou. ■



Somos um amplo grupo de energia presente há quase 50 anos no Brasil, e em mais de 130 países, produzindo e comercializando combustíveis, gás natural e eletricidade.

Nas nossas estações de serviço oferecemos uma experiência completa. Nossos valores guiam nossas ações e o relacionamento com os nossos parceiros, servindo de fundação para alcançarmos nossa ambição: nos tornarmos um dos maiores provedores de energia responsável do mundo.

**Venha fazer parte dessa história de sucesso!**



Saiba  
mais

# Web Summit: o futuro dos combustíveis começa na Europa?

Entre os dias 13 e 16 de novembro de 2023, Portugal foi palco do maior evento de tecnologia do mundo, o Web Summit Lisboa. Durante quatro dias, palestras e estandes apresentaram inovações tecnológicas, que também perpassam pelo setor de combustíveis

POR PAULO JOSÉ DE CARVALHO

Divulgação

Uma das localidades que mais emite carbono no mundo, a Europa centraliza a discussão sobre energias renováveis



**V**eículos elétricos e autônomos, combustíveis alternativos livres de emissão de carbono e transporte público eletrificado: estes foram alguns dos temas debatidos por especialistas durante o Web Summit Lisboa, que aconteceu na capital portuguesa. A preocupação com a descarbonização nos países europeus trouxe uma realidade que destoa um pouco em relação aos objetivos climáticos do Brasil, com avanços significativos em relação à mobilidade elétrica na região europeia, por exemplo. Durante o evento, *startups* apresentaram soluções para mitigar problemas como o aquecimento global, que tem como uma das causas as emissões de carbono na atmosfera.

A apresentação de soluções inovadoras para acelerar a transição energética no Web Summit Lisboa deverá atender aos anseios dos acordos firmados entre os países para reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

No acordo Global do Metano, assinado por 124 países durante a COP 26, a meta era reduzir as emissões de carbono em 30% até 2030, em todo o plane-

ta. Em países como o Brasil, que também assinou o acordo global, essa meta deverá superar a expectativa mundial nos próximos anos, alcançando até 36,5% em 2030, segundo um estudo atual do Sistema de Estimativas e Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG).

Investimento em biocombustíveis e a presença de áreas preservadas, como a Amazônia, equilibram a balança da emissão de carbono no Brasil até o final dessa década. Enquanto isso, na Europa, uma reconfiguração do comércio de gás e óleo acontece diante de conflitos armados e geopolíticos e uma busca incessante pelo aumento na produção de combustíveis de fonte renovável.

Sem a presença de grandes áreas preservação ambiental, que poderiam equalizar as emissões de gases de efeito estufa na Europa, a região pode adotar alternativas como combustíveis sustentáveis e incentivos financeiros para uma reestruturação da matriz energética em grandes cidades e capitais, como Lisboa, em busca de atingir os acordos climáticos firmados nos últimos anos no mundo todo.

Para endossar o alcance dessa meta, Lisboa está investindo em energias re-



MERCADO

iStock

Até 2030, o bloco da União Europeia espera reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 55%

Divulgação

nováveis, além de modernizar serviços como a eletrificação do transporte público. Recentemente, Portugal acelerou a corrida pela adoção de fontes de energia limpas. Agora, o país espera atingir 80% de energia sustentável até 2026. Já a União Europeia (UE) fez uma revisão de suas metas sobre o acordo climático. Até 2030, o bloco da UE espera reduzir as emissões de gases em 55%. Antes o objetivo era de alcançar pelo menos 40%, nos próximos 7 anos.

Uma das localidades que mais emite carbono no mundo, a Europa centraliza a discussão sobre o futuro sustentável dos combustíveis. Ao lado Ásia e América do Norte, essas três regiões são res-

ponsáveis por mais de 92% de todas as emissões globais.

Na Espanha, o movimento de carbono zero é acompanhado por parcerias como a apresentada pela Companhia Espanhola de Petróleos (CEPSA), durante o Web Summit Lisboa. A petrolífera anunciou que apoiará até 100 *startups* que promovem projetos capazes de acelerar a transição energética e o processo de descarbonização.

### ENERGIA LIMPA E POPULAR

Energias limpas são capazes de desempenhar um papel determinante para a transição energética em todo o mundo, provocando uma revolução em seto-





res como a logística. Na palestra “Explosão solar: iluminando o futuro”, a fonte elétrica foi apontada como a força motriz para essa transformação.

Christopher Cesderskog, CEO da Sunhero, empresa que impulsiona a adoção de energia solar residencial na Europa pelo barateamento do serviço, defende que a inovação tecnológica também promove a inclusão energética, reduzindo de forma expressiva os preços dos painéis solares, algo que vem sendo observado nos últimos 25 a 30 anos. “A popularização do uso de painéis solares viabilizou a tecnologia para empresas, para o setor público e também para o consumidor comum”, disse ele. “Torna-se cada vez mais uma opção interessante, tanto para projetos de grande escala de serviços públicos, quanto também para empresas, indústrias e consumidores.”

Além de reduzir os custos para o consumidor final, a inovação tecnológica permitiu o aprimoramento da indústria de placas solares fotovoltaicas, aumentando a vida útil dos equipamentos, melhorando a eficiência e a conversão da luz do sol em energia elétrica. Embora a energia solar seja mantida por uma fonte gratuita, lim-

pa e inesgotável, seu uso é limitado pelas horas de incidência solar. Para o CEO da Sunhero, o próximo passo para garantir a consolidação do uso dessa energia é investir em soluções para armazenamento, como baterias.

## **TRANSIÇÃO ENERGÉTICA DE FORMA COOPERADA**

Iniciativas para promover a transição energética aconteceram de forma mais acelerada nos últimos anos, graças ao uso de novas tecnologias, como a inteligência artificial. Essa mudança deve representar um esforço conjunto, integrando atividades do setor privado e de entidades governamentais, afirmou Ana Casaca, *head* global de inovação da Galp Portugal, na palestra “Cultivando a inovação: a importância da cooperação corporativa e governamental”.

“35% dessas tecnologias que nós precisamos para chegar em um mundo livre de carbono não existiam em 2015”, disse ela.

A transição energética não deverá ser efetiva sem a cooperação entre várias empresas, argumentaram especialistas durante a palestra “Inovação na transição energética: o papel da parceria”, organizada pela Shell durante o even-

to. Para Carolina Cohen, vice-presidente da área de *marketing* da empresa petrolífera, a colaboração entre empresas de gás e petróleo pode acelerar a transição energética, por meio do compartilhamento de ideias, propriedades intelectuais e tecnologias, sem descartar a necessidade de parcerias entre empresas de áreas distintas.

Cooperação, novas tecnologias e investimentos foram apresentados como a tríade necessária para a conclusão eficaz e sustentável da transição energética na Europa e no mundo. Empresas do setor de energia elétrica, como a EDP, pretendem investir mais de €\$ 25 bilhões (cerca de R\$ 125 bilhões) nessa transformação. A EDP apresentou seu plano de transição energética no início de 2022 para o mercado, onde pretendia alcançar emissão zero de carbono até 2040, de acordo com projeção inicial da empresa, que já produziu 18 GW de energia usando fontes renováveis.

Ana Paula Marques, que faz parte do quadro de executivos da EDP, disse que a empresa pretende liderar a transição energética no setor. Durante o Web Summit, a executiva apresentou o plano da EDP para adiantar essa transição, apostando em fontes de energia

renovável enquanto reduz as emissões de carbono nas atividades da empresa. A executiva explicou que essa iniciativa faz parte da reestruturação dos negócios da EDP para alcançar a emissão zero de carbono ainda nos próximos anos.

“Acreditamos que a liderança na transição energética desempenha um papel significativo na empresa. Portanto, seremos 100% livres (da emissão de carbono) em 2025. Nós estamos com 80% da energia limpa e realmente seremos 100% ‘verdes’ até 2030.”

### NOVOS COMBUSTÍVEIS E IA

O movimento das ondas do mar e o hidrogênio são exemplos de combustíveis alternativos que podem ser explorados como uma opção aos combustíveis fósseis. Ambas as fontes de energia são conhecidas pela baixa emissão de carbono, ao mesmo tempo em que refletem uma evolução sustentável de matrizes energéticas não renováveis.

Mas, sem o uso de tecnologias disruptivas, a transição energética não será concluída em tempo hábil. Assim como em outras áreas, ferramentas de inteligência artificial já estão sendo incorporadas

também no setor de combustíveis, por *startups* e empresas inovadoras.

A *startup* Seeds, por exemplo, utiliza inteligência artificial para gerenciar dados sobre o aquecimento global, mapeando sua incidência futura em residências na Índia. A LanzaJet desenvolve combustíveis sustentáveis para descarbonizar o setor de aviação, criando um tipo de etanol para jatos a partir de resíduos como esgoto e biomassa, conhecido como uma “solução comprovada para a produção co-

mercial de combustível de aviação sustentável”, segundo o *site* da empresa.

Outras ideias, como a Climeworks, devem contribuir para o mundo alcançar a emissão zero carbono até 2050. A empresa suíça captura carbono na atmosfera e depois injeta o gás em grandes profundidades no solo.

No próximo ano, mais uma edição do Web Summit acontecerá em Lisboa. O Brasil também receberá a segunda edição do evento, em abril de 2024. ■



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](mailto:comercial@telemed.com.br)  
11 3674 7790 | 11 98348 6480



## Tese de repercussão geral

O Supremo Tribunal Federal (STF) julgou constitucional a instituição, por acordo ou convenção coletivos, de contribuições assistenciais para todos os empregados de uma categoria, ainda que não sejam sindicalizados, desde que assegurado o direito de oposição. A decisão foi tomada na sessão virtual realizada em 11/9.

O novo entendimento, firmado no julgamento de embargos de declaração, altera a decisão de 2017 no Agravo no Recurso Extraordinário (ARE) 1018459, com repercussão geral reconhecida (Tema 935). Na ocasião, o Plenário havia julgado inconstitucional a cobrança da contribuição a trabalhadores não filiados a sindicatos.

### CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL X IMPOSTO SINDICAL

Em abril de 2023, ao analisar o pedido feito nos embargos, o relator, ministro Gilmar Mendes, aderiu aos fundamentos do voto do ministro Luís Roberto Barroso, especialmente em razão das alterações promovidas pela Reforma Trabalhista (Lei 13.467/2017) sobre a forma de custeio das atividades sindicais.

A mudança legislativa alterou, entre outros, o artigo 578 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para extinguir a contribuição sindical obrigatória (ou “imposto sindical”). Nesse novo cenário, os ministros passaram a entender que é constitucional a instituição, por acordo ou convenção coletiva, da chamada contribuição assistencial, imposta a todos os empregados da categoria, mesmo que não sindicalizados, desde que estes possam se opor a ela.

Segundo o relator, o fim do imposto sindical afetou a principal fonte de custeio das

instituições sindicais. Como resultado, os sindicatos se viram esvaziados e, por consequência, perderam acesso a essa instância de deliberação e negociação coletiva.

Por isso, a possibilidade de criação da contribuição assistencial, destinada prioritariamente ao custeio de negociações coletivas, juntamente com a garantia do direito de oposição, assegura a existência do sistema sindicalista e a liberdade de associação, profissional e patronal.

O Artigo 578 da CLT destaca que as contribuições devidas aos sindicatos pelos participantes das categorias econômicas ou profissionais, ou das profissões liberais representadas pelas referidas entidades, serão pagas, recolhidas e aplicadas sob a denominação de contribuição sindical, desde que prévia e expressamente autorizadas.

A tese de repercussão geral fixada no Tema 935 destaca que “é constitucional a instituição, por acordo ou convenção coletivos, de contribuições assistenciais a serem impostas a todos os empregados da categoria, ainda que não sindicalizados, desde que assegurado o direito de oposição”.

Conclui-se que o trabalhador ou a empresa não podem se opor ao que for decidido nas assembleias da categoria. Antes, a lei garantia a prerrogativa de oposição prévia e expressa. Agora não mais. Portanto, deve-se assegurar ao empregado o direito de se opor ao pagamento da contribuição assistencial. Convoca-se a assembleia com garantia de ampla informação a respeito da cobrança e, na ocasião, permite-se que o trabalhador ou a empresa se oponha àquele pagamento.



# VOCÊ MERECE UMA DISTRIBUIDORA DE CONFIANÇA!

COM PRESENÇA EM **MAIS DE 2 MIL MUNICÍPIOS**  
**DAS 5 REGIÕES DO BRASIL**, OFERECEMOS TRANSPARÊNCIA  
NO CONTROLE DE QUALIDADE DOS NOSSOS COMBUSTÍVEIS.

**SEGURANÇA, CONTROLE, TECNOLOGIA E PROCESSOS**  
**AUTOMATIZADOS** GARANTEM QUE O PRODUTO CONTRATADO  
É O MESMO QUE CHEGA À SUA BOMBA!



APONTE SEU  
CELULAR PARA CÁ  
E FAÇA A SUA COTAÇÃO!



No segundo semestre, a taxa de contaminação por metanol nos combustíveis no índice Brasil ficou em 0,31% e no estado de São Paulo, 0,77%

# Metanol nos combustíveis virou caso de polícia

Revenda pode ser incriminada pela venda de etanol para pessoas em situação de vulnerabilidade que vieram a óbito pela mistura do metanol

POR MÔNICA SERRANO E ROSEMEIRE GUIDONI

**D**e janeiro a outubro deste ano, as ações de fiscalização da ANP detectaram a presença irregular de metanol no etanol hidratado e na gasolina em 144 postos de combustíveis. A fraude que, em anos anteriores, se concentrava mais especificamente em São Paulo e no Rio de Janeiro, se espalhou para outros estados. Além do dano à competitividade, a adulteração por metanol atingiu proporções alarmantes no âmbito da saúde pública, por intoxicação e morte de pessoas que ingeriram etanol, em Campinas, no interior paulista. De 19 casos, 15 foram a óbito, quatro sobreviveram, dos quais dois ficaram com sequelas neurológicas e de visão e os demais sobreviveram em condições normais.

Os casos de intoxicação por metanol foram descobertos pelo Centro de Informação e Assistência Toxicológica (Ciatox), vinculado à Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). O Ciatox é um centro de referência em toxicologia e, quando há casos suspeitos por intoxicação no Hospital das Clínicas ou em outros centros de saúde da região, os mesmos entram em contato com a entidade para auxiliar a encontrar o diagnóstico e o tratamento adequado. Em Campinas, o Poder Público estuda um projeto de lei para tornar obrigatórias as notifi-

cações em casos desse tipo de intoxicação, pois quanto antes o atendimento, maior a chance de sobrevivência.

“Tínhamos notado um aumento expressivo dos casos de metanol em 2022 e neste ano. Fizemos um levantamento de 2016 até a metade de 2023 e divulgamos um alerta, buscando chamar a atenção (das autoridades) para a situação”, relatou Camila Carbone Prado, médica da equipe do Ciatox.

Segundo o comunicado divulgado à imprensa, os pacientes foram expostos a amostras de etanol combustível, contendo elevadas concentrações de metanol, necessárias à produção de quadros clínicos graves de intoxicação, não condizente com o limite legal de 0,5% por litro de metanol, autorizado na mistura do etanol hidratado combustível, onde a concentração de etanol deve variar de 92,5 a 94,6%.

“O metanol é altamente tóxico. No organismo, ele é metabolizado em ácido fórmico, que lesiona os órgãos, podendo causar perda da visão, hemorragias no cérebro, entre outros danos. Os sintomas de intoxicação começam a aparecer já nas primeiras seis horas após a ingestão, se for o metanol puro, mas se for uma mistura depende da concentração”, informou a médica.

De acordo com o Ciatox, a maior parte das vítimas são moradores de rua, porém

há pessoas viciadas em álcool, em situação de abstinência ou com dificuldades financeiras para obtenção de bebidas alcoólicas, que acabam comprando o etanol em postos de combustíveis. Nesse aspecto, as revendas envolvidas com a venda de etanol contaminado por metanol também poderão responder a processo criminal, além do processo administrativo pela venda irregular do combustível fora do tanque (só é permitida para fins de abastecimento em caso de pane seca), e também sofrer penalidades por não conformidade do etanol comercializado fora das especificações de qualidade da ANP.

Alguns casos já estão sendo investigados pela polícia de Campinas. “Eu recebi cinco casos, um em Paulínia, três em Campinas e um em Jundiaí. Eles adquiriram etanol para consumir em postos revendedores e as análises constataram uma alta concentração de metanol. Estamos apurando a responsabilidade penal do frentista, do gerente e do dono do posto”, disse Fernando Bardi, delegado de polícia e diretor do Departamento de Polícia Judiciária do Interior de São Paulo (Deinter) da região de Campinas.

Em recente ação policial, a primeira prisão foi decretada, em Campinas, ao gerente de um posto. Neste caso, o proprietário do estabelecimento está respondendo a inquérito, informou José Carlos Fernandes da Sil-

va, delegado divisionário do Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic). “A polícia civil vem desenvolvendo um trabalho para identificar o problema, que tem aspectos sociais, criminais, tributários e de saúde pública”, complementou.

Bardi destacou que os envolvidos com a venda do etanol combustível deverão responder a processo de crime de lesão corporal, seguido de morte. “A gente parte desta premissa para estabelecer a responsabilidade de todos, e pretendemos usar esse procedimento como profilaxia e servir de exemplo para que outros donos de postos proibam a venda fracionada para o consumo”, disse.

Vale destacar que a venda de combustível fora do tanque só é permitida em caso de pane seca, ou seja, quando acaba o combustível antes do motorista chegar no posto. Esta regra foi determinada pela Resolução ANP 41/ 2013, que também estabeleceu um padrão para os recipientes, conforme a norma ABNT NBR 15.594-1: 2008. Ou seja, é expressamente proibida a venda de combustível em garrafas *pets* ou em outros recipientes, fora do padrão ABNT, que não seja para o abastecimento do veículo.

Emílio Martins, presidente do Recap, sindicato da revenda de combustíveis de Campinas e região, tem alertado as au-



toridades sobre a gravidade da situação. Foi ele quem fez a denúncia para o Deinter, que passou a investigar os casos juntamente com o auxílio do Ciatox. “Primeiramente, procurei o Ministério Público e formalizei uma denúncia, em 2 de novembro. Também busquei o delegado do Deinter, que está abaixo do secretário de Segurança Pública. Ele já tem quatro inquéritos abertos de homicídio para apurar a responsabilidade. Paralelamente a isso, o Recap está fazendo uma campanha com o tema: ‘Combustível não é birita’, para evitar mais tragédias”, comentou.

## **AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE O TEMA EM CAMPINAS**

Na cidade de Campinas, o assunto ganhou repercussão e foi alvo de audiência

pública na Câmara Municipal da cidade, no dia 22 de novembro.

“A contaminação do combustível com metanol se tornou um problema de saúde pública. Precisamos entender como esse produto circula na região”, disse Luis Rossini, presidente da Câmara.

Na ocasião, o médico Fábio Bucarechi, coordenador associado do Ciatox, destacou que, desde agosto, quando o alerta foi emitido, outros cinco casos de intoxicação por metanol foram identificados na região, dos quais quatro vieram a óbito. “O tratamento precisa ser precoce, quanto antes a pessoa for encaminhada para atendimento, maior a chance de sobrevivência”, explicou, mencionando que em tais casos a hemodiálise é necessária, além do uso do próprio etanol. “Por mais paradoxal que isso possa parecer,



Rogério Capela

**Uma das hipóteses da fraude do metanol misturado aos combustíveis pode ocorrer durante o transporte da base da distribuidora ao posto**

o etanol é o único antídoto disponível, geralmente etanol estéril para uso intravenoso. Existe outro antídoto, o fomepizol, recomendado pela Organização Mundial de Saúde, mas que não temos disponível no Brasil”, explicou.

Martins, do Recap, que também participou da audiência na Câmara e representou a Fecombustíveis, ressaltou que “o posto não tem acesso direto ao metanol”. Segundo ele, o revendedor compra de uma distribuidora, que entrega o produto contaminado. “Não podemos generalizar, a grande maioria dos revendedores é honesta. O posto que sabe que está comercializando produtos adulterados faz parte de organizações criminosas”, denunciou.

O problema desequilibra a concorrência e causa prejuízos aos cofres públicos. Atualmente, o preço do litro do metanol é de R\$ 2,60, valor inferior ao do etanol combustível. Por enquanto, o revendedor não consegue identificar, no posto, que está recebendo uma carga adulterada.

Também presente ao evento, Carlos Eduardo Neri de Oliveira, superintendente adjunto de Fiscalização do Abastecimento da ANP, explicou que a agência reguladora está atenta ao tema e tem adotado novas estratégias para tentar controlar o problema.

Kátia Perelberg



**Ary Bello, chefe de fiscalização da ANP, faz demonstração de uso do colorímetro, que identifica a presença de metanol nos combustíveis**

“No segundo semestre de 2023, iniciamos o uso de ferramentas de análise de dados, para aprimorar a verificação da movimentação do metanol, com intuito de buscar uma fiscalização com um formato mais preditivo. Dessa forma, analisamos movimentações dos produtos, estoques, histórico, sócios do empreendimento flagrado cometendo a irregularidade, para tentar detectar as possíveis futuras fraudes. Com essa estratégia, subimos a taxa de acertos pa-

ra 1,4% — ou seja, 1,4% dos autos de infração por qualidade tiveram a detecção de metanol nesse período”, informou.

Segundo o superintendente adjunto, de acordo com dados do Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC), em 2022 a taxa nacional de contaminação por metanol era de 0,19%, sendo que no estado de São Paulo o índice era maior, de 1,2%. “No primeiro semestre deste ano, observamos um aumento para 0,42% (nacional) e 2,35%, em São Paulo. A agência começou a atuar para conter esses desvios e, agora, no segundo semestre, o dado já mostra redução. O índice no Brasil ficou em 0,31% e no estado de São Paulo, 0,77%”, explicou.

### **COMO O METANOL CHEGA À REVENDA?**

Há diversas hipóteses para a comercialização do metanol pela revenda, incluindo esquemas de organizações criminosas. Segundo o delegado Bardi, há casos em que o proprietário do posto compra combustível por meio da sua distribuidora, porém, também compra paralelamente de outra companhia, que vende produtos adulterados por um preço bem menor. O posto também pode fazer parte de um esquema de organização criminosa, que recebe o combustível contaminado. Outra possibilidade é o do-

no de posto que tem a sua distribuidora de confiança, mas o combustível pode ser contaminado durante o transporte entre a base e o posto, sem que ele tenha conhecimento da adulteração.

Carlo Faccio, diretor do Instituto Combustível Legal (ICL), disse que desde 2019 a entidade alertou a ANP sobre os possíveis problemas do metanol misturado ao etanol. Em 2016, houve uma grande apreensão de etanol contaminado por metanol pela ANP, em torno de 16 milhões de litros, em postos bandeirados do Rio de Janeiro, que foi fornecido pelas três grandes distribuidoras, as quais compraram etanol da Usina Canabrava. Após esse episódio, houve a participação do ICL no desenvolvimento de testes para identificar a adulteração, mas, somente no final da pandemia, os casos voltaram a ocorrer com maior intensidade. “Em 2021, não tivemos muitos problemas desse tipo de adulteração por conta da pandemia. Já em 2022, com as ações do governo para reduzir o custo dos combustíveis, os preços dos tributos sobre os combustíveis despencaram. No momento em que se voltou a restabelecer o preço, o metanol se tornou interessante para os oportunistas, que passaram a colocar a substância não só no etanol, mas, também, na gasolina”, disse Faccio.

O grande interesse de usar o metanol é que resulta em custo mais barato no preço final, o que faz desvirtuar a sua destinação, informou o diretor.

No Brasil, não há produção de metanol, todo produto utilizado é importado, e a importação passa pela autorização da ANP. O setor de produção de biodiesel absorve cerca de 54% das importações de metanol. Os demais setores, indistintamente, absorvem o restante deste volume. Os usos de metanol, geralmente, são ligados à indústria - seja na formulação de resinas, formol, na produção de placas de mdf e mdp. Há também, em menor volume, usos para calibração de instrumentos médicos e científicos.

Em 2022, foram importados 1.422 mil m<sup>3</sup> de metanol. Até outubro deste ano, 1.691 mil m<sup>3</sup>, o que representa um crescimento de 18,9% em 2023 em comparação a 2022.

### CRIME ORGANIZADO

Segundo Neri, da ANP, quando o produto importado é desviado de sua finalidade, geralmente, há uma cadeia criminoso por trás. Os principais pontos de entrada no país são os portos de Santos (SP) e de Paranaguá (PR), mas não há registro de contrabando. "A questão é que grupos organizados usam empresas fraudulentas para acobertar os desvios", disse, ressaltando que alguns controles saem do

âmbito da fiscalização da ANP. "As Secretarias de Fazenda, por exemplo, também precisam participar dessa discussão".

Para Silva, do Deic, no caminho feito pelo produto, pode ser que ele tenha sido importado por um suposto produtor de biodiesel, que emite nota fiscal falsa e entrega a substância em uma distribuidora, por exemplo.

Faccio, do ICL, esclarece que as empresas que importam têm um excedente e a comercialização dessa sobra vai para as indústrias fictícias, que têm a finalidade de fraude. "Na verdade, as importadoras vendem para quem tem CNPJ, elas não sabem que há este propósito (ilegal). Isso acaba sendo uma janela de oportunidades. O certo seria comercializar para quem tem uma utilização legítima, mas não é um produto 100% controlado", comentou.

De acordo com ANP, ao longo dos últimos meses a Agência indeferiu e solicitou informações adicionais para uma série de licenças de importação. Além disso, foram realizadas diversas reuniões com diferentes agentes sobre a importação de metanol.

A agência reguladora também informou que as ações de fiscalização também incluíram diversas distribuidoras, mas não se detectou presença irregular de metanol nos combustíveis nas companhias.

## Revenda busca prevenção

No Rio de Janeiro e em Minas Gerais, as fraudes de gasolina e etanol com adição de metanol fora das especificações de qualidade ficaram restritas ao âmbito da qualidade do combustível. Até o momento, não houve registro de pessoas intoxicadas ou que vieram a óbito por ingestão do produto.

Manuel Fonseca da Costa, presidente do Sindcomb (que representa a revenda de combustíveis do município do Rio de Janeiro), conta que cerca de 15 postos tiveram constatação de fraudes por metanol. "A maioria eram postos embandeirados, mas o revendedor também

comprava combustível de outras distribuidoras no mercado *spot*, em função do preço mais baixo. Isso é fraude mesmo", destacou.

Para auxiliar o combate da irregularidade, a ANP, a Federação Nacional dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo (Fenepospetro) e o Sindcomb iniciaram um projeto-piloto de treinamento para gerentes, subgerentes e frentistas, que recebem o combustível quando chega no posto. A ideia é testar o produto antes do descarregamento da carga nos tanques, para ver se o combustível recebido foi ou não adulterado. O método uti-

**O METANOL é uma substância proibida em combustíveis, altamente tóxica, que pode causar cegueira, além de danos aos tanques e motores.**

Proteja seu posto com o Kit Metan-OHL, um teste rápido para detecção de metanol:

- Análise em minutos, evite receber cargas contaminadas;
- Atende às resoluções ANP 696 e 740;
- Teste colorimétrico e de fácil manuseio.

Metanol não é etanol.  
Escaneie o QR Code  
para nosso WhatsApp:



Contatos:  
[www.macofren.com](http://www.macofren.com)  
(61) 98580-3107 | (61) 3468-1662  
[vendas2@macofren.com](mailto:vendas2@macofren.com)

**MACOFREN**  
TECNOLOGIAS



Rogério Capela

**Na modalidade FOB, é importante o motorista do caminhão-tanque acompanhar a retirada da amostra-testemunha na base e levar a prova, porém se houver recusa é preciso fazer a denúncia na ANP**

lizado para o teste é o colorimétrico, que utiliza um *kit* similar ao de piscinas, para verificar a presença do metanol no combustível. “Na verdade, só posto sério que vai usar o *kit*. A ANP também vai criar um canal de reclamação e de denúncias. Será muito bom para o setor, inclusive com as ações da ANP essas fraudes já estão diminuindo. Aqui no Rio, por exemplo, não registramos mais nada”, disse.

De acordo com a ANP, o projeto-piloto é uma ação complementar ao conjunto de outras atitudes e ações da Agência no combate às irregularidades do mercado de combustíveis. “É um instrumento institucional que reconhece, nos frentistas, um papel importante para a valorização das boas práticas no segmento da revenda, com impacto positivo no desempenho dos agentes econômicos e na relação de consumo”. A partir do êxito do programa no Rio de Janeiro, o treinamento será expandido para outras regiões do país.

O Recap, de Campinas, também pretende investir na prevenção. Martins, presidente da entidade, já adquiriu *kits* colorimétricos para distribuir entre os associados do sindicato. O teste não consegue detectar o percentual de contaminação, porém, na presença de metanol, o combustível muda de cor. Para detectar o volume de metanol no combustível é possível, somente, por meio de testes de laboratório ou por um equipamento denominado cromatógrafo, que, segundo a ANP, pode apontar com certeza a contaminação. No entanto, seu custo de aquisição é bastante elevado, cerca de R\$ 200 mil.

### AMOSTRA-TESTEMUNHA É ESSENCIAL

Em Minas Gerais, Edimo Antonio Carlos, advogado do Minaspetro, contou que, no segundo semestre até o final de novembro, oito postos tiveram autos de infração lavrados pela fiscalização da ANP pela presença de metanol nos combustíveis.

O advogado alerta para os revendedores se resguardarem com a coleta da amostra-testemunha. “Ela é o único meio de defesa para comprovar que o posto recebeu o combustível conforme ou não da sua distribuidora”, enfatizou.

Algumas distribuidoras e usinas de etanol em Minas Gerais têm se recusado a fornecer a amostra-testemunha quando da modalidade FOB (quando o posto revendedor retira o produto nas bases em veículo próprio). Carlos aler-

ta para que o motorista do caminhão-tanque insista em levar a amostra e fazer o acompanhamento da coleta, já que existe a possibilidade de ser entregue uma amostra conforme (na ausência da atenção do motorista), mas o combustível carregado no caminhão pode estar fora das especificações. Neste caso, a responsabilidade pela adulteração do combustível recairá sobre o revendedor. A multa mínima para esta ocorrência é de R\$ 50 mil.

Para os casos de recusa da entrega da amostra-testemunha pelas distribuidoras, Carlos aconselha a revenda a fazer uma denúncia pelo canal da ANP: [amostra\\_ssi@anp.gov.br](mailto:amostra_ssi@anp.gov.br)

James Thorp Neto, presidente da Fecom-bustíveis, passa um recado para a revenda não descuidar de coletar a amostra-testemunha em todo carregamento no posto, seja na modalidade FOB ou CIF. "A amostra-testemunha é nossa única defesa neste momento. Se o revendedor quiser adquirir o *kit* colorimétrico, também é outra precaução. É preciso cumprir à risca as regras da ANP. Em hipótese alguma: não vendam etanol para moradores de rua ou para qualquer pessoa que tenha outra intenção que não seja abastecer o carro. Etanol é combustível, não é bebida alcoólica. Alertem suas equipes. Isso é crime!" ■




## A Atem marcou presença no **XVIII Encontro de Revendedores de Combustíveis e Lojas de Conveniência do Norte**

A maior distribuidora do Norte, aproveitou o evento para trocar experiências, compartilhar inovações e abastecer novas oportunidades.

**Porque para se manter grande é preciso estar sempre entre os melhores.**





Cerca de 2,1 milhões de consumidores ficaram sem energia elétrica no estado de São Paulo, alguns por mais de 140 horas, o que impactou a revenda

# Sem luz: como sobreviver à situação?

A falta de energia elétrica para o comércio de combustíveis, se for uma ocorrência eventual, não tem o potencial de causar danos graves. Mas, e quando o fornecimento é interrompido por vários dias seguidos?

POR ROSEMEIRE GUIDONI

**N**o início de novembro, o estado de São Paulo vivenciou uma situação peculiar. Fortes chuvas, acompanhadas de ventos, derubaram árvores e comprometeram o for-

necimento de energia elétrica aos consumidores. Em alguns casos, a eletricidade foi restabelecida após algumas horas, mas muitos lugares permaneceram vários dias sem luz. O problema afetou residências,



hospitais, comércios e, inclusive, postos de combustíveis.

O empresário Nelo Aurélio Lombardi, sócio do Auto Posto da Fé, localizado na capital paulista, foi um dos prejudicados pela situação. “Enfrentamos uma queda de energia no dia 3 de novembro (sexta-feira), mas logo o fornecimento foi retomado. No dia seguinte, trabalhamos normalmente. A partir do dia 5, ficamos novamente sem energia e o serviço só voltou a operar no dia 9, por volta das 18h, ou seja, ficamos cerca de cinco dias sem energia elétrica (ou 120 horas)”, contou.

Este posto não tinha gerador para esses momentos de crise — até porque, de acordo com Lombardi, uma situação tão longa nunca havia acontecido. “Tentamos alugar um gerador, para manter a operação. O problema é que, a cada contato com a Enel [concessionária de energia local], a informação era de que o fornecimento seria restabelecido em poucas horas, o que não ocorreu. O aluguel de um gerador é da ordem de R\$ 2,5 mil por dia, mas como a concessionária informava que o problema seria resolvido brevemente, ficamos na expectativa”, lamentou.

O prolongamento da situação, segundo Lombardi, resultou em perdas da ordem

de R\$ 22 mil — isso sem contar os clientes que não puderam ser atendidos no período e acabaram buscando outro lugar para abastecer. “Não é possível mensurar a perda de não atender à necessidade do consumidor. Mas, em vendas, tivemos uma redução bastante importante, que afeta, inclusive, nosso contrato com a distribuidora”, disse o empresário, que se prepara para acionar judicialmente a Enel.

Durante o período, para evitar perdas maiores na loja de conveniência, o posto recorreu à energia de um estabelecimento vizinho, que não sofreu interrupção. “Foi a única maneira de não perder os produtos nos *freezers* e geladeiras”, afirmou, mencionando que o problema afetou grande parte da região. “Nunca vendi tanto gelo”, comentou. Isso porque os clientes também sofreram a mesma situação, e com alimentos e medicamentos que precisam ser armazenados em geladeira, precisaram recorrer a uma alternativa para minimizar perdas.

Na ocasião, cerca de 2,1 milhões de consumidores ficaram sem energia elétrica no estado, alguns por mais de 140 horas. A situação levou à realização de uma CPI, na Assembleia Legislativa de São Paulo, para avaliar as responsabilidades — e houve fal-



Alguns proprietários de postos e lojas de conveniência tiveram que recorrer à vizinhança ou acionaram geradores de energia para minimizar as perdas

ta de energia durante o evento, comprometendo o debate. “Foi um evento climático extremo. Previam-se ventos de 55 km por hora e os ventos que se materializaram atingiram 105 km por hora”, Max Xavier, presidente da concessionária.

Algumas regiões do interior do Rio de Janeiro abastecidas pela Enel também foram afetadas. Segundo a concessionária, o fornecimento foi regularizado e a falha foi atribuída à transmissora de energia Furnas, administrada pela Eletrobras. Em nota, a Furnas confirmou as falhas na

transmissão de energia, segundo informações da Agência Brasil.

Com as ondas de calor recentemente registradas no país (sendo que cidades como o Rio de Janeiro alcançaram sensação térmica de 58° C), a possibilidade de novas tempestades e ocorrências do tipo não está descartada.

### **GERADOR É A ÚNICA ALTERNATIVA NESSE TIPO DE SITUAÇÃO**

Por mais que a geração distribuída seja uma possibilidade para os postos (no sen-

tido de reduzir a conta de energia e investir na sustentabilidade), neste tipo de situação o gerador é a única alternativa. Isso porque, mesmo que o posto compre energia de outro fornecedor, diferentemente do mercado cativo (veja *box*), ele precisa da distribuição (responsável pela fiação elétrica) para que a eletricidade chegue ao estabelecimento. Aliás, mesmo que o posto tenha um sistema de energia solar com geração própria, é provável que a instalação não seja suficiente para manter a operação.

Normalmente, quando o empreendimento possui placas fotovoltaicas para produção de energia solar, o sistema opera na modalidade *on-grid*, ou seja, conectado à rede elétrica. Além do aspecto da sustentabilidade, isso reduz a conta de energia elétrica em até 95%, de acordo com informações da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Porém, a questão é que a energia gerada pelo estabelecimento é injetada na rede, nos períodos de insolação (incidência de luz solar), mas o empreendimento é abastecido pela concessionária local, inclusive durante a noite. No caso, quem gera a energia e fornece para a rede acaba tendo um desconto em sua conta de luz, mas a distribuição

## Compensação de danos

No caso específico da falha de fornecimento da Enel, os consumidores afetados poderão receber uma compensação, de acordo com regras previstas pela Aneel, que estabelece que os consumidores têm direito ao ressarcimento. Entre as possibilidades previstas pela agência, há a compensação conforme a duração da interrupção ocorrida em dia crítico por unidade consumidora ou ponto de conexão. O regulamento da Aneel prevê uma fórmula para o cálculo desse ressarcimento, que deve ser feito em até 60 dias da data de ocorrência.

Caso essa compensação seja maior do que a conta do mês, a diferença será abatida da conta subsequente. Se o consumidor estiver inadimplente, o ressarcimento deverá ser abatido da dívida total do cliente com a concessionária.

(fornecimento) depende da infraestrutura da operadora.

Existe também a modalidade de geração de energia *off-grid*, ou seja, desconec-

## A partir de janeiro de 2024, os clientes de alta e média tensão (Grupo A) poderão integrar o Mercado Livre de energia

tada da rede de distribuição. A solução é utilizada, principalmente, em localidades mais remotas, como ilhas, fazendas isoladas, entre outros, e funciona por meio do armazenamento de energia em baterias. Em um posto de combustíveis, além do custo das baterias, é preciso espaço para instalação. Além disso, como a geração solar acontece somente quando há incidência de luz, não há garantia de que a energia armazenada seja suficiente para toda a operação, já que as bombas, compressores, iluminação, sistemas de pagamento e outras instalações (como *freezers* e ar-condicionado de lojas de conveniência) representam grande consumo.

Assim, a solução mais viável, para casos como o enfrentado pelo posto paulista citado no início desta reportagem, é a compra de um gerador, para uso em situações emergenciais.

Em média, o custo do equipamento fica a partir de R\$ 100 mil, além do investimento para instalação, segundo pesquisa feita pela **Combustíveis & Conveniência**, em novembro de 2023. Além disso, o gerador a diesel também consome o combustível para manter a operação do posto.

### COMO ESCOLHER UM GERADOR?

Para um posto de combustíveis, o ideal é um modelo trifásico, mas é preciso que um especialista técnico faça uma análise da demanda de energia do estabelecimento, para o devido dimensionamento. Via de regra, é preciso considerar qual a potência necessária para garantir as operações do local e se o uso é esporádico ou frequente, de curto ou longo prazo. Boa parte dos postos, assim como condomínios e outros comércios, não consideram a necessidade de uso por períodos extensos — afinal, a situação relatada em São Paulo é incomum, pois geralmente as falhas ocorrem por períodos menores.

Outro ponto que deve ser considerado na escolha de um gerador é o nível de ruí-

do. Geralmente, geradores a gasolina são mais silenciosos, mas o custo de operação é mais caro, uma vez que o preço do diesel é menor.

Para saber a capacidade necessária do gerador, no momento da compra, é preciso considerar todo o consumo dos equipamentos em *watts*, acrescido de uma margem de segurança. Importante explicar que alguns equipamentos, como geladeiras e *freezers*, consomem mais energia quando ligados a um gerador. Por exemplo, se uma geladeira consome, normalmente, 10 W, quando ligada a um gerador o consumo aumentará para 40 W. Além disso, é preciso saber que a energia gerada por geradores oscila muito, então há risco para a operação dos equipamentos.

Segundo fornecedores do mercado consultados pela reportagem da **Combustíveis & Conveniência**, o ideal é que os postos invistam em melhorias na eficiência energética, com a substituição de lâmpadas (optando por LEDs, que têm menor consumo) e manutenção adequada dos equipamentos, o que evita eventuais sobrecargas e riscos de danos, se, eventualmente, houver uso de um gerador por períodos prolongados. ■

## Mercado Livre de energia terá novas regras a partir de 2024

No Mercado Livre de energia, diferentemente do chamado mercado cativo (ou seja, quando o consumidor é obrigado a comprar energia da concessionária de sua região), os usuários têm liberdade para comprar de qualquer fornecedor, de acordo com seus interesses: contrato, preço ou fonte geradora de energia — lembrando que existem estímulos para quem compra energia de fontes renováveis, como eólica ou solar.

Até agora, esse ambiente de livre contratação só era possível para grandes consumidores. Mas, de acordo com a Portaria 50/2022, do Ministério de Minas e Energia, a partir de janeiro de 2024 não haverá mais limite mínimo para que clientes de alta e média tensão (Grupo A) entrem para o Mercado Livre. Todos os consumidores com essa classificação poderão migrar, independentemente do setor e do volume de demanda contratada. A regra vale para consumidores com demanda acima de 2,3 kV.

Renato Stefanoni,  
presidente da AmPm,  
ressalta momento positivo  
ao lado de grandes marcas

André Luiz Melo

## AmPm se associa a grandes marcas em nova estratégia

*Ipiranga aposta em novo projeto com a comercialização de produtos da Pizza Hut, Oakberry, Nathan's e Mr. Cheney Cookies nas lojas de conveniência e investe em novos nichos de negócio para além do posto, como universidades, hospitais e condomínios corporativos*

POR FERNANDA NUNES

A rede de conveniência AmPm vai expandir, em 2024, a estratégia de agregar grandes marcas fornecedoras de alimentos às suas lojas. Por enquanto, o projeto está em fase de teste,

mas, à medida que ganhar relevância, vai mudar o modo dos franquistas operarem.

O plano é oferecer produtos das marcas Pizza Hut, Oakberry (vendedora de açaí), Nathan's (comércio de cachorro-quente) e

Mr. Cheney Cookies nas lojas. Até agora, 38 delas aderiram às parcerias. A primeira foi firmada com a Pizza Hut e a expectativa é que 20 unidades estejam associadas à marca ainda neste ano.

“Estamos num caminho muito positivo. Passamos a ser uma solução, com diferencial exclusivo, num momento da vida em movimento do cliente. Todo *portfólio* da AmPm, agora, complementa o momento de consumo, ao lado das grandes marcas”, afirmou Renato Stefanoni, presidente da AmPm, ressaltando que o foco do trabalho é acompanhar a mobilidade do cliente.

## VAREJO EM TRANSFORMAÇÃO

Ele avalia que o mercado de varejo precisa passar por ciclos de mudanças e que, desde que assumiu o cargo, há cerca de um ano, após quase dez anos atuando em outros postos de liderança no Grupo Ultra, controlador da Ipiranga, decidiu provocar as transformações.

Ao todo, a Ipiranga possui 1,54 mil lojas nos postos de combustíveis que carregam a sua bandeira. Nestas, quase 90% são franquias, as demais são lojas próprias da Ipiranga.

Stefanoni conta que desenhou a estratégia, junto com a sua equipe, a par-

tir de quatro pilares: trabalhar lado a lado com a Ipiranga; operar a logística com eficiência para, cada vez mais, diferenciar-se da concorrência; avançar no negócio de loja própria para construir *know-how*; e engajar os revendedores de combustíveis sob a sua bandeira, o que classifica como uma política de engajamento por encantamento.

## Expansão da rede: mais concorrência?

Neste ano, a AmPm ingressou num novo modelo de negócios, em que a loja de conveniência ultrapassa o limite do posto, mas mantém a mesma mentalidade de acompanhar a mobilidade dos clientes e o seu cotidiano. O projeto é levar o *'food service'* da rede, já conhecido, a hospitais, condomínios corporativos e universidades. Neste modelo, haverá parceria exclusiva com a marca Starbucks.

Esse é o novo nicho da empresa, inaugurado neste ano e com avanço previsto para o ano que vem. Stefanoni não enxerga, porém, a possibilidade desse modelo concorrer com o da revenda, porque os momentos de consumo nos espaços envolvidos são diferentes.

“Não vimos, em nossos estudos, nenhum tipo de canibalização. Pelo contrário, os negócios se mostram complementares. Levamos a nossa marca para mais um momento da vida cotidiano do cliente”, defendeu.

“O engajamento do revendedor franqueado com a nossa proposta é muito importante. Essa é uma estratégia de valor para o negócio”, disse o presidente da AmPm, acrescentando que ter uma solução de varejo completa agrega importância ao posto de combustíveis e que a associação com marcas exclusivas reforça essa estratégia.

### COMO FUNCIONA O NOVO MODELO

A adesão pelo revendedor, no entanto, não é obrigatória, podendo ser avaliada caso a caso. Antes de decidir agregar as grandes marcas à conveniência, é preciso analisar se a estratégia faz sentido no ponto de varejo onde o posto está localizado. Uma opção é escolher os novos produtos das grandes marcas a serem oferecidos de acordo com o perfil dos consumidores.

Segundo Stefanoni, a revenda que decidir trabalhar com as grandes marcas passará a ter uma operação mais leve e rentável, porque a parceria pressupõe mudanças nos padrões de operação e controle. “O processo com a marca vem com a responsabilidade de operar com muita qualidade. O revendedor tem que, cada vez mais, se especializar”, destacou.

Além disso, o revendedor assume a responsabilidade de preservar a proposta de valor, de acordo com o executivo. As transformações são acompanhadas diretamente por representantes das novas marcas e também da franquadora.

### TREINAMENTO DA EQUIPE

O treinamento da mão de obra envolvida é realizado seguindo os padrões de ambos. Obrigatório, ele é refeito e auditado frequentemente. A ideia é que um cliente que consome uma pizza na AmPm, por exemplo, tenha exatamente a mesma experiência de estar comendo numa loja da Pizza Hut.

Para isso, todos os detalhes operacionais são treinados – qual a cor ideal da massa da pizza, quanto tempo ela deve ficar no forno e a que temperatura deve ser servida. Stefanoni diz que, num primeiro momento, pode parecer que o dia a dia da loja ficou mais complexo, mas que isso não é verdade, porque toda operação com parceiros é idealizada para ser executada com simplicidade.

Cada marca tem o seu próprio treinamento. Mas a equipe da AmPm pode fazer um apanhado de todos e dar por cumprido o trabalho após realizar um *check list*. Para isso, o consultor de



franquias visita semanalmente as lojas e avalia os pontos que precisam ser reciclados e se há necessidade de reforçar o treinamento.

A adesão ao projeto também não depende da renovação do contrato, apenas da assinatura de um termo relacionado ao passo a passo operacional obrigatório. Além disso, o único custo é com o mobiliário. Mas, à medida que o programa for ganhando escala, existe a chance do investimento ser compartilhado com a AmPm.

“O investimento de implementação é bastante baixo. Mas, em escala, de-

vemos chegar a outro valor, praticamente simbólico. Podemos chegar num momento em que o parceiro financie. O retorno é muito atrativo”, argumentou Stefanoni, que não quis informar o valor do investimento, por se tratar de um dado estratégico.

Sobre os preços dos novos produtos comercializados, ele diz que seguirão em linha com os das lojas próprias de cada uma das grandes marcas. No caso do Neithas’s, os valores são os mesmos. Mas, no da Pizza Hut, por exemplo, não. Isso porque a própria marca possui preços regionais diferenciados em sua rede.

Divulgação

Novo modelo de conveniência com funcionamento em hospitais, universidades e condomínios terá parceria exclusiva com a marca Starbucks

### REVENDA: ATENÇÃO AOS RISCOS

Ao aderir a um novo modelo de negócio de franquia de lojas de conveniência, seja Ipiranga ou qualquer outra distribuidora, o revendedor deve estar preparado. Seguir um roteiro ajuda o comerciante a reduzir os riscos do mercado.

A primeira iniciativa de qualquer investidor em franquia de conveniência deve ser elaborar um estudo de mercado e um plano de negócio, orienta Arthur Villamil, consultor jurídico da Fecombustíveis e sócio do escritório Villamil Advogados.

“A realidade da revenda de combustíveis é heterogênea. A grande maioria é formada por pequenos investidores que, muitas vezes, entram no mercado tateando. Entrar em qualquer negócio sem estudar antes é temerário”, disse.

Atualmente, segundo Villamil, existe muito conhecimento disponível sobre esses temas, em muitos casos, com baixo custo. Há aulas e vídeos disponíveis nas redes sociais, como no Youtube, e também é possível recorrer ao Sebrae, que auxilia os pequenos e microempresários a analisar a entrada num negócio.

Não é necessário contratar uma consultoria econômica cara para desenvolver um plano de negócio. Outra alternativa é recorrer a convênios firmados por sindicatos de revendedores com instituições de ensino, que oferecem cursos de gestão de revenda. O Minaspetro (MG), por exemplo, tem uma parceria com a Fundação Dom Cabral.

Outro ponto importante é o revendedor negociar os *royalties* com a distribuidora antes de fechar um percentual, já que, em alguns casos, pode inviabilizar o negócio.

De acordo com o advogado, são comuns as queixas por parte dos revendedores. Essa negociação deve ser feita antes da assinatura do contrato e o varejista tem que ter em mente que o seu poder de barganha é uma possível decisão de simplesmente não aderir à franquia.

Além disso, o dono do posto deve ter em mente que o segmento de revenda de combustíveis é diferente do de conveniência. Os modelos de gestão são distintos e o revendedor precisa estar preparado para isso. A loja trabalha com produtos perecíveis e o posto, não. No mesmo sentido, na conveniência, a mão de obra é mais intensiva. ■

BAHIA

**Encontro reúne revenda local e órgãos fiscalizadores**



Erick Roper

Walter Tannus Freitas, presidente do Sindicombustíveis Bahia, durante a abertura do encontro de revendedores em Feira de Santana

“Feira de Santana nos surpreende a cada ano com um evento de sucesso melhor que o anterior. Estamos aqui para prestar contas a vocês, mas, também, para aprender juntos, conhecer mais nosso negócio, esclarecer dúvidas com os órgãos de regulação e fiscalização. Tivemos muitos desafios este ano, mas somos teimosos”, disse o presidente do Sindicombustíveis Bahia, Walter Tannus Freitas, na abertura do “Encontro de Feira de Santana e Região”. O evento, realizado em 9 de novembro, integra o “Ciclo de Encontros Regionais de Revendedores de Combustíveis da Bahia”.

O evento reuniu cerca de 500 pessoas, incluindo revendedores da região, expositores, empresas parceiras e órgãos de regulação e fiscalização. Os proprietários de postos puderam esclarecer dúvidas diretamente com os representantes das instituições responsáveis por ações de controle.

Participaram do evento: ANP, Ibametro, Polícia Rodoviária Federal, Secretaria da Fazenda do Estado, Sindicom Bahia e Instituto Combustível Legal (ICL). Os representantes das instituições se reuniram em uma mesa redonda para discutir a “Regulação do Merca-

do de Combustíveis”, com abertura para perguntas para o público. O debate foi mediado pelo assessor jurídico do Sindicombustíveis Bahia, Jorge Matos.

Um dos destaques da programação foi a palestra do economista, jornalista e escritor, Armando Avena, que falou sobre “A inserção da Bahia no Novo Ciclo de Crescimento Econômico do Brasil e o Setor de Combustíveis”.

O especialista em regulação e subchefe do Núcleo Regional de Fiscalização do Abastecimento da ANP Nordeste, Vanjoaldo Lopes, abordou “A Importância da Amostra-Testemunha nas não conformidades de combustíveis”. Lopes explicou a relevância da amostra-testemunha, que é a garantia, para o revendedor, da qualidade do combustível que está sendo recebido e pode servir como prova material em processos.

A discussão sobre o “Combate ao Mercado Irregular de Combustíveis” foi conduzida pelo consultor regional do Nordeste do ICL, Geovani Britto. Ele apresentou o instituto, explicando suas atribuições, destacou os números sobre o setor de combustíveis e detalhou o risco de fraudes. **(Admilson Santos e Carla Eluan)**



Fotos: Divulgação

# Manaus recebe a revenda

Com programação variada de palestras, atualização de informações e *networking*, o encontro da revenda do Norte do país contou com a participação de mais de 1.300 visitantes, encerrando o ciclo de eventos do setor em 2023

POR MÔNICA SERRANO

O 18º Encontro de Revendedores de Combustíveis e Lojas de Conveniência do Norte do Brasil, realizado nos dias 23 e 24 de novembro, em Manaus - AM, encerrou o tradicional ciclo de eventos deste ano, promovidos pela Fecomcombustíveis nas cinco regiões do país.

O evento atraiu cerca de 1.300 visitantes e apresentou uma progra-

mação variada, com painéis técnicos, motivacionais e panorama da economia nacional. Ao longo de dois dias de evento, foram debatidas as irregularidades do setor, os principais desafios do negócio e dicas para uma gestão eficiente. A feira de exposições foi considerada um sucesso e recebeu 24 empresas expositoras.

Na cerimônia de abertura, Eraldo de Souza Teles Filho, anfitrião e presidente do Sindicombustíveis - AM, destacou que trabalha em prol da revenda para manter um mercado competitivo saudável. “Devemos criar em torno do sindicato um símbolo de luta, sustentado pela referência que devemos ser para o mercado, a sociedade e os formadores de opinião”, disse.

Teles também enfatizou que o momento é de união da categoria. As diferenças e as particularidades devem ser administradas à parte para prevalecer o bem de todos. “Temos a oportunidade de trocar experiências e crescer como categoria. Somos um dos maiores geradores de empregos e arrecadadores de impostos e estamos nos principais pontos da nossa cidade e rodovias”, comentou.

James Thorp Neto, presidente da Fecomcombustíveis, mostrou a relevância dos postos de combustíveis para a sociedade. “Temos vários casos de cidades que se originaram de um posto de combustível, nas regiões mais difíceis do país, e aqui no Amazonas não foi diferente”, disse. No entanto, os proprietários de postos continuam sendo criticados quando há aumentos de preços de combustíveis. “Para que todos saibam e não se assustem, no início do ano vai aumentar o ICMS (gasolina)”, alertou.

Atualmente, na composição de preços da gasolina, o tributo estadual corresponde a R\$ 1,22 por litro e o federal, R\$ 0,69 por litro. Além dos impostos, também são considerados os custos dos biocombustíveis e fretes, além das margens de revenda e distribuição. “Trabalhamos com margens baixas para pagar todas as despesas do posto, que incluem salários dos funcionários, encargos, taxas e licenças. Muitas vezes, somos crucificados por aumentos sobre os quais não temos responsabilidade e somos obrigados a justificar,



Eraldo de Souza Teles Filho, presidente do Sindicombustíveis - AM, enfatizou a importância do papel do sindicato para a revenda e a sociedade



Feira de exposições ficou lotada nos dois dias de evento e contou com 24 empresas, que apresentaram produtos e serviços para postos de combustíveis e lojas de conveniência

como alta de preços dos biocombustíveis, da gasolina A (pura, sem a mistura com o etanol anidro) ou diesel A (sem a mistura com o biodiesel)”, disse.

O deputado estadual Adjuto Afonso (União Brasil), que representou a Assembleia Legislativa do Amazonas, enfatizou o quanto é difícil ser empresário no país. Como já foi revendedor, ele conhece os percalços do setor e a burocracia necessária para montar um posto de combustíveis. Em boa parte do país, o empresário passa cerca de dois ou três meses atrás das licenças para começar a operar. O deputado ofereceu apoio ao empresário do segmento e realçou a relevância do setor, que contribui para gerar renda e emprego no país.

Também participaram da abertura o vereador Diego Afonso (União Brasil), que representou a Câmara Municipal de Manaus; o vereador Daniel Vasconcelos (PSC); Renato Marinho, diretor-presidente do Instituto de Pesos e Medidas (Ipem - AM); Leônidas Vilhena, chefe do Núcleo de Fiscalização da ANP do Norte do Brasil; Itamar Mar, diretor financeiro da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semmas); e Gilberto Lucena e Maria Emília Ribeiro, vice-presidente e diretora financeira do Sindicombustíveis - AM, respectivamente.

### PANORAMA DO SETOR

Após a cerimônia de abertura, James Assis, diretor de Relações Setoriais da Raí-

zen, ministrou a palestra “O Futuro do Setor de Combustíveis no Brasil”. Um dos acontecimentos mais importantes no setor, segundo Assis, foram as Leis Complementares 194/2022 e 192/2022, que, entre os benefícios, trouxeram a uniformização do ICMS para os combustíveis, exceto para o etanol. “Isso acabou com a guerra fiscal e eventuais sonegações de tributos”, comentou.

Em relação aos riscos do segmento, ele citou o controle de preços dos combustíveis, mesmo que parcial, referindo-se ao anúncio de Alexandre Silveira, ministro de Minas e Energia, sobre a criação do Operador Nacional do Sistema de Combustíveis (ONC) para monitorar o setor. “É um mecanismo de controle de preços. Já temos a ANP, Cade e Secretaria Nacional do Consumidor, que podem fazer esse trabalho, e a criação de um ONC é tudo o que o Brasil não precisa”, criticou.

Assis também citou o aumento das irregularidades do setor, principalmente no campo das organizações criminosas, que utilizam o posto como lavagem de dinheiro, especialmente nas regiões Sul e Sudeste, o que prejudica os revendedores que trabalham dentro da ética e integridade.

Em relação às oportunidades, a reforma tributária será benéfica, se inserir o etanol na monofasia tributária do ICMS. Mesmo

assim, se for aprovada agora, Assis destacou que o impacto da reforma no segmento só será percebido daqui a cinco anos.

Em sua avaliação, outra oportunidade do setor é a revisão da polêmica Lei do *self-service*, que atualmente proíbe o autoatendimento nos postos, como forma de reduzir os custos operacionais do negócio.

Em relação à comercialização dos combustíveis, Assis passou a mensagem de que os postos deverão acompanhar as tendências tecnológicas e continuarão a oferecer seus produtos e serviços. “Seja como for, qualquer que seja a energia, o posto será o principal fornecedor, seja ela elétrica ou não, de hidrogênio ou não, entre outras”.

## **ECONOMIA**

A palestra principal trouxe o economista Samy Dana, que iniciou sua apresentação explicando o efeito-cobra na economia, que ocorre quando um incentivo de uma política pública pode gerar um efeito contrário ao que se esperava. O efeito-cobra remete à história real que ocorreu na Índia, quando o país tinha cobras circulando nas ruas e o governo passou a dar uma recompensa financeira para quem matasse uma cobra. Com o passar do tempo, as cobras desapareceram, mas parte da população passou a criar cobras em casa para con-

tinuar recebendo uma renda extra. O governo percebeu, cancelou o programa e as pessoas soltaram as cobras nas ruas. “Toda vez que se tem uma intervenção com resultado frustrante, dizemos que há o efeito-cobra”, comentou. No Brasil, Dana exemplifica o que ocorreu com os planos de saúde, que hoje estão mais restritos às pessoas jurídicas, a partir da intervenção do Ministério da Saúde. “Os planos de saúde não eram perfeitos, mas atendiam às pessoas físicas. Hoje, apenas 20% dos planos têm titularidade de pessoas físicas”.

Em relação ao Brasil, Dana expôs que uma das principais barreiras para o país evoluir e se tornar rico é a produtividade. “Um país só será rico se aumentar a sua produtividade”, destacou. Para o Brasil evoluir neste aspecto, são necessários investimentos em diferentes áreas, segundo o economista, que, juntas, podem alavancar um país. Ele cita como exemplo o aprimoramento da infraestrutura do país para minimizar os custos de logística, treinamento de funcionários para ampliar a produtividade e também a melhora dos sistemas jurídico e tributário. “Esse (produtividade) é o ponto-chave para o país virar a chave e se tornar rico”.

No quesito tributário, o Brasil também está em desvantagem em relação a outros países. “Em um dos *rankings* que medem

o sistema tributário de 100 países, o Brasil tem um dos piores. Mesmo em países não desenvolvidos existem sistemas melhores do que o nosso”, comentou. “Aqui se cobra imposto na origem e no destino, se cobra imposto de acordo com o produto. Então, as empresas enquadram o seu produto em uma categoria que pague menos imposto, porque a classificação faz muita diferença, no final das contas”.

Dana entende que, com a reforma tributária, haverá uma melhora. “Não é uma reforma ideal, mas ela diminui os problemas ao simplificar a forma de cobrança dos impostos. O que complica são as exceções e a



O economista Samy Dana disse que o Brasil precisa aumentar a produtividade para evoluir



cada uma delas há aumento de tributos para os demais segmentos”, disse.

Apesar da complexidade do país, na visão de futuro do economista, o Brasil vai crescer, embora não exista uma projeção

específica de crescimento. “Avaliamos que quando o governo acerta as políticas públicas, o país cresce, mas ele pode crescer mais ou menos rápido, de acordo com as políticas aplicadas”.

## Diversidade de palestras marcam evento

**POR EDUARDO ASFORA**

No último dia do encontro (24/11), foi realizado um painel com o tema “Fiscalização no setor de combustíveis”, que reuniu representantes de órgãos reguladores do estado do Amazonas. Estiveram presentes os representantes da ANP, Ipem - AM, Semmas e Secretaria Estadual de Fazenda (Sefaz).

O debate contou com a mediação de Carlo Faccio, diretor do Instituto Combustível Legal (ICL). Durante mais de uma hora, todos ressaltaram a importância do papel dos órgãos reguladores para a segurança e arrecadação do setor de combustíveis.

### **ATENDIMENTO COMO DIFERENCIAL**

A palestra com o consultor Marcelo Borja foi uma das que mais chamou a atenção do público no segundo dia de evento. Com o auditório lotado, Borja fa-

lou sobre Atendimento como Diferencial - Como atingir a excelência no atendimento e vender mais. Ele deu várias dicas de gestão para os revendedores aplicarem no dia a dia.

Borja destacou ainda a importância de ter diferenciais para ganhar a concorrência. Localização do posto, bom estacionamento, banheiros limpos, segurança e variedade de produtos fazem diferença para alavancar as vendas.

“Vivemos uma guerra de preços, sempre tem alguém querendo vender mais barato do que o concorrente. Mas lembrem-se, o valor do serviço tem que ser maior do que o preço. Vender barato pode quebrar”, alertou.

### **DISNEY COMO EXEMPLO**

Uma viagem ao mundo Disney marcou o encerramento do evento, com a pales-

tra de Alexandre Espíndola, professor e especialista em gestão empresarial.

Durante pouco mais de uma hora, ele traçou diversos paralelos da Disney com o trabalho desenvolvido pelos revendedores e profissionais do setor, nos postos de combustíveis e nas lojas de conveniência. Ele ressaltou que a gestão vai além de uma simples venda e os produtos comercializados na empresa vão além do preço.

“Hospitalidade é um diferencial da Disney e que precisa ser colocado em prática em toda a empresa. Nós precisamos gerar relacionamento, fazer com que a pessoa volte mais de uma vez, indique e, o melhor, tenha o prazer de voltar. Vamos sempre fazer mais do que somos pagos para fazer, pois isso é muito importante para o sucesso do negócio”, destacou.

Espíndola destacou, ainda, a importância do funcionário conhecer o papel dele e sempre buscar o algo a mais, um diferencial que vai fazer o cliente escolher a empresa dele. Ele ainda apresentou quatro passos do sucesso para serem feitos diariamente: sonhar, acreditar, ousar e fazer.

Ainda de acordo com o palestrante, que foi um dos destaques do evento que reuniu revendedores, funcionários

e representantes de outros segmentos, o modelo Disney pode ser uma experiência de vida e uma referência para o crescimento e consolidação de um modelo de negócio.

E para finalizar, Espíndola deixou um recado para todos. “Não deixe de acreditar nos sonhos, mesmo quando tudo parecer impossível. A nossa vontade de fazer dar certo faz toda diferença”, concluiu. ■

### Treinamento de gerentes

O encontro contou, ainda, com o Espaço Gerentes, que recebeu palestras. Uma delas foi com Ricardo Pires, administrador de empresas e CEO do ClubPetro, com o tema: O Segredo do Sucesso.

Ricardo comentou que a família está no ramo de combustíveis há mais de 50 anos e isso contribuiu muito para ele desenvolver o trabalho. Outro ponto destacado, durante a palestra, foi a importância de criar estratégias de relacionamento.

“Meu intuito aqui é ajudar outros revendedores a entenderem sobre produtividade e fidelização dos clientes. Temos que criar um diferencial, para gerar valor, ter o cliente sempre com a gente, aumentando o nosso lucro”, explicou.

Discussão sobre os desafios da transição energética também chega aos lubrificantes



Divulgação

## Sustentabilidade dos lubrificantes é parte da descarbonização da mobilidade

Diante das discussões sobre a necessidade de reduzir as emissões de carbono, a cadeia de lubrificantes se preocupa com a qualidade e sustentabilidade dos produtos e, também, com o futuro da mobilidade

POR ROSEMEIRE GUIDONI

**A**s mudanças climáticas estão cada vez mais evidentes e, em todo o mundo, as alternativas para a redução de emissões de gases de efeito estufa estão se desenvolvendo.

Em alguns países, especialmente os europeus, a mobilidade elétrica está avançando, ao lado de políticas de restrição à circulação de veículos movidos a fontes fósseis nos centros urbanos. Mas, no Brasil,

a tendência é de que vários combustíveis (incluindo a eletrificação) possam conviver com os derivados de petróleo.

“A eletrificação deve avançar, mas o Brasil não vai virar a chave do dia para a noite. Temos que valorizar a indústria nacional, o que produzimos aqui”, disse Marcus Vinicius Aguiar, presidente da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), na abertura do Simpósio Internacional de Lubrificantes, Aditivos e Fluidos, realizado no final de outubro, na capital paulista.

Na visão de Aguiar, os biocombustíveis avançados, como o HVO (óleo vegetal hidrotratado, ou diesel “verde”), devem ganhar espaço na matriz de mobilidade, além do etanol. “Várias tecnologias podem conviver, o Brasil tem alternativas para tanto”, ressaltou. A mensagem, inclusive, foi para os fabricantes de lubrificantes, que temem a perda de mercado com a chegada dos veículos elétricos (os quais possuem menos peças móveis e, por isso, não precisam de óleo para lubrificação).

Ana Helena Mandelli, gerente de Distribuição de Combustíveis do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), destacou, ainda, que muito se fala em transição energética, mas que é preciso compreender que “transição” não quer dizer interromper uma coisa para iniciar outra. “A transição

não significa sair de um lugar e ir para outro, mas, sim, pensar em como chegar às mudanças necessárias e em que velocidade”, disse. “Não temos uma solução única, precisamos olhar as características do Brasil com um zoom maior”, completou.

### TRANSIÇÃO NÃO É RUPTURA

Para Ana Helena, seria “antiecológico” promover uma ruptura e começar do zero com novas tecnologias. “O Brasil é o 9º produtor de petróleo, tem o 9º maior parque de refino, que corresponde a 10% do PIB industrial, é o segundo maior produtor de biocombustíveis, tem o 8º mercado consumidor do mundo. Temos uma enorme infraestrutura, com dutos, instalações para armazenamento, uma rede com mais de 43 mil postos revendedores. Do ponto de vista econômico, não faz sentido falar em ruptura disso”, afirmou.

Na visão da especialista, a chamada transição justa tem que levar em consideração, também, a questão econômica. “Em 2022, o setor faturou R\$ 800 bilhões e recolheu R\$ 140 bilhões em impostos. Um segmento com essa grandeza não pode simplesmente acabar”, pontuou.

E a questão vai além da arrecadação, trata-se de um setor que gera cerca de 1,6 milhão de empregos diretos e indire-

**“A transição só pode ser justa se, efetivamente, for justa para todos. Temos problemas sociais e econômicos muito sérios para resolver”, disse Ana Mandelli, do IBP**

tos e representa 48% da oferta interna de energia. “No Brasil, ainda há localidades que precisam de combustíveis fósseis para gerar energia. Além disso, cerca de 15% a 20% das famílias ainda usam carvão ou lenha para cozinhar, pois não têm acesso ao GLP. A transição só pode ser justa se, efetivamente, for justa para todos. Temos problemas sociais e econômicos muito sérios para resolver”, ressaltou.

Ana também citou que o Brasil tem uma matriz energética prioritariamente limpa. Na matriz de mobilidade, os biocombustíveis avançados estão sendo desenvolvidos e, no caso de veículos leves,

pelo menos 80% da frota é *flex fuel*. “Temos, internamente, condições muito distintas do restante do mundo. Faz sentido acelerar a transição energética enquanto enfrentamos desafios gigantescos para levar energia para a população? Faz sentido impor custos para um país que já tem baixas emissões, mas enfrenta desafios sociais gigantes?”, questionou.

#### **SUSTENTABILIDADE DOS LUBRIFICANTES**

A indústria de lubrificantes também se mostra, cada vez mais, mais sustentável. Andreza Frasson, representante da Lwart, que faz o rerrefino de óleos, transformando o lubrificante usado (OLUC) em óleo básico do grupo II, mencionou que a empresa é referência mundial no tema. “O rerrefino é importante para fechar o ciclo de vida do produto e, hoje, é responsável pela produção de 41% de todo o óleo básico do Brasil e 56% do óleo grupo II”, destacou. Segundo ela, o processo de rerrefino resulta em um óleo com qualidade igual ou superior ao produto de primeiro refino. No Brasil, a produção anual deste produto é de 366 milhões de litros.

Do ponto de vista da sustentabilidade, Andreza explicou que o rerrefino consome entre 50% e 80% menos energia do



Ana Helena Mandelli, gerente de Distribuição de Combustíveis do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), disse que não existe solução única para a transição energética no Brasil, é preciso ter um olhar mais atento para as características do país

que o primeiro refino e que o rerrefino de 1 litro de óleo lubrificante usado evita a extração e processamento de 3,7 litros de petróleo. “Além disso, o processo de rerrefino emite menos 7% de gases de efeito estufa e reduz a quantidade de resíduos, promovendo a economia circular”, acrescentou.

### DESAFIOS PARA O SETOR DE LUBRIFICANTES E ADITIVOS

Luiz Mascaro, gerente executivo de Mercado para a América Latina da Infineum, citou que o Brasil tem liderança no tema sustentabilidade dos lubrificantes. “Já estamos entrando na fase P8 do Proconve e a indústria, cada vez mais, se preocupa com a redução da pegada de carbono e diminuição de emissões”, afirmou. Em sua avaliação, o grande desafio

do setor é a busca por eficiência e durabilidade nos sistemas de pós-tratamento e o desenvolvimento de fluidos para veículos elétricos.

Uma das perspectivas do mercado, de acordo com Alexandre Almeida, coordenador de engenharia de filtros e periféricos da Mahle Latin América, será o uso de células de combustíveis. “Estima-se que 11% da produção global de veículos pesados, em 2035, terá tecnologia de célula de combustível”, disse ele, reforçando que a indústria de lubrificantes, aditivos e fluidos precisará atender às necessidades da nova tecnologia. “A célula de combustível não tem partes móveis, o que significa que não necessita de lubrificação”, afirmou. “Mas, o mercado vai ser diverso, vamos ter pluralidade de tecnologias no Brasil. A célula (*fuel cell*) se adapta em



vários casos, como equipamentos agrícolas, transporte marítimo, aeronáutico ou rodoviário pesado, mas ainda se encontra em um estágio de baixa maturidade comercial”, completou.

Para Mascaro, uma das questões que demanda atenção de todo o mercado — dos fabricantes automotivos aos fornecedores de lubrificantes e aditivos — é a educação. “O consumidor, muitas vezes, adquire um veículo que polui menos, mas faz uso errado dele, incluindo a utilização de lubrificantes não indicados pela montadora. Isso acaba resultando na contaminação do sistema de pós-tratamento”, explicou, reiterando que o entendimento do usuário é fundamental. “Se olharmos nos últimos 3-5 anos, vemos que surgiram várias tecnologias novas, para reduzir as emissões e melhorar a eficiência energética. Precisamos saber levar a mensagem para o usuário final, para que ele compreenda a importância das boas práticas”.

### **FROTAS ANTIGAS E POLUIÇÃO**

Além da educação dos usuários, Edson Fonseca, gerente comercial da Lubrizol, ressaltou que é preciso que sejam criadas políticas públicas que viabilizem a renovação de frotas. “A tran-

sição para uma mobilidade mais limpa também depende de estímulos e políticas que possam ajudar o consumidor na troca de seu veículo. A idade média dos veículos pesados no Brasil, atualmente, é de quase 30 anos. Caminhões fabricados na década de 1990 não conseguem superar exigências como aumento de carga, estabilidade térmica, custo, desempenho, demanda por eficiência”, alertou. De acordo com o especialista, hoje é preciso duas vezes mais torque e potência do que em 1988.

“Até 2030, a tendência é de que essa exigência seja triplicada. Por isso, será necessária uma melhoria aerodinâmica nos veículos. Neste caso, a severidade em que se encontra o fluido é muito aumentada”, explicou. Segundo Fonseca, a qualidade dos lubrificantes e aditivos será, cada vez mais, essencial. “Lubrificantes de má qualidade levam a falhas em rolamentos, engrenagens e eixos. E o custo disso é a perda de receita, pois a empresa terá que parar o caminhão ou o ônibus para manutenção, terá perdas com carga, terá o custo da reposição, que não é barato. E, além de tudo, essas paradas não programadas, por falhas, afetam a mobilidade urbana e o trânsito”. ■

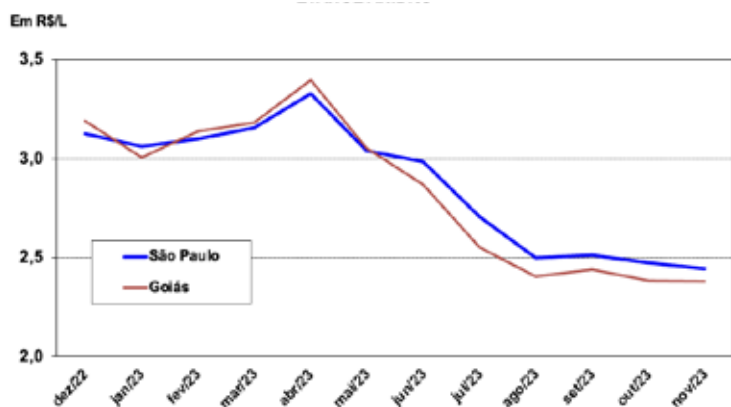
# TABELAS

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

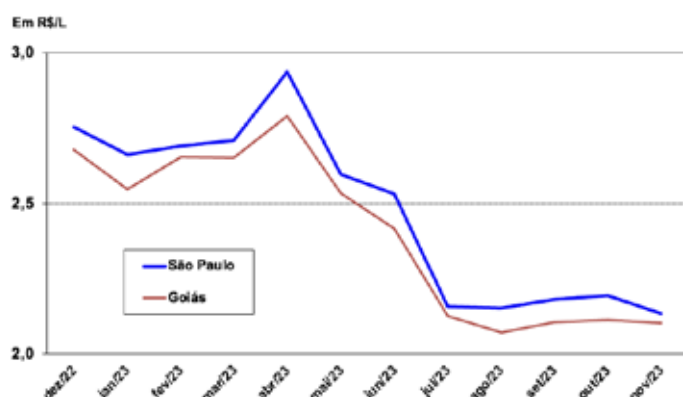
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
<b>ANIDRO</b>	30/10/2023 -03/11/2022	2,454	2,398	<b>HIDRATADO</b>	30/10/2023 -03/11/2022	2,207	2,138
	06/11/2023 -10/11/2022	2,483	2,405		06/11/2023 -10/11/2022	2,186	2,139
	13/11/2023 -17/11/2022	2,470	2,390		13/11/2023 -17/11/2022	2,142	2,096
	20/11/2023 -24/11/2022	2,418	2,361		20/11/2023 -24/11/2022	2,088	2,091
	27/11/2023 - 01/12/2022	2,386	2,353		27/11/2023 - 01/12/2022	2,054	2,050
	novembro de 2022	3,251	3,170		novembro de 2022	2,833	2,696
	novembro de 2023	2,442	2,381		novembro de 2023	2,135	2,103
<b>Variação 30/10/2023 - 01/12/2023</b>	-2,8%	-1,9%	<b>Variação 30/10/2023 - 01/12/2023</b>	-6,9%	-4,1%		
<b>Variação novembro de 2023 x novembro de 2022</b>	-24,9%	-24,9%	<b>Variação novembro de 2023 x novembro de 2022</b>	-24,6%	-22,0%		

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 01/12/2023

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro <sup>(1)</sup>	27% PIS/COFINS Anidro <sup>(3)</sup>	73% CIDE <sup>(2)</sup>	73% PIS/COFINS <sup>(3)</sup>	Carga ICMS Ad rem <sup>(4)</sup>	Custo da Distribuição
	AC	2,4089	0,7071	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200
AL	2,0155	0,6882	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,611
AM	2,3191	0,7098	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,936
AP	2,0823	0,7179	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,707
BA	2,0534	0,6936	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,654
CE	1,9643	0,7044	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,576
DF	2,1419	0,6434	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,692
ES	2,0399	0,6631	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,610
GO	2,1388	0,6407	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,686
MA	1,9566	0,6990	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,563
MG	2,0955	0,6577	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,660
MS	2,1342	0,6569	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,698
MT	2,2055	0,6623	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,775
PA	1,9854	0,7017	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,594
PB	1,9776	0,6842	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,569
PE	1,9692	0,6842	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,560
PI	1,9882	0,6896	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,585
PR	2,0374	0,6577	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,602
RJ	2,0870	0,6577	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,652
RN	1,9630	0,6882	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,558
RO	2,3837	0,7071	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,998
RR	2,3659	0,7098	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,983
RS	2,0551	0,6763	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,638
SC	2,0714	0,6658	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,644
SE	2,0932	0,6882	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,688
SP	2,0665	0,6496	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,623
TO	2,0478	0,6542	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,609
<b>CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL <sup>(5)</sup></b>						<b>4,642</b>	

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível <sup>(1)</sup>	88% CIDE <sup>(2)</sup>	12% PIS/COFINS Biodiesel <sup>(6)</sup>	88% PIS/COFINS Diesel <sup>(3)</sup>	Carga ICMS Ad rem <sup>(4)</sup>	Custo da distribuição
	AC	3,9119	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456
AL	3,4346	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,952
AM	3,8037	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,289
AP	3,5554	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,040
BA	3,2246	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,742
CE	3,4403	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,957
DF	3,6214	0,5224	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,089
ES	3,5533	0,5372	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,036
GO	3,6214	0,5212	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,088
MA	3,4436	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,961
MG	3,6115	0,5372	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,094
MS	3,6319	0,5212	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,099
MT	3,7017	0,5224	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,170
PA	3,4385	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,923
PB	3,4111	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,928
PE	3,4587	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,976
PI	3,4816	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,999
PR	3,5287	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,995
RJ	3,5671	0,5408	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,053
RN	3,4111	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,928
RO	3,8816	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,366
RR	3,8600	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,345
RS	3,5045	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,971
SC	3,5820	0,5218	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,049
SE	3,5283	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,045
SP	3,5503	0,5348	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,031
TO	3,5535	0,5309	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,030
<b>CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL <sup>(5)</sup></b>						<b>5,024</b>	

# TABELAS

## FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível <sup>(1)</sup>	88% CIDE <sup>(2)</sup>	12% PIS/COFINS Biodiesel <sup>(6)</sup>	88% PIS/COFINS Diesel <sup>(3)</sup>	Carga ICMS Ad rem <sup>(4)</sup>	Custo da distribuição
	Diesel S10						
AC	3,9647	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,450
AL	3,4874	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,004
AM	3,8477	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,333
AP	4,0834	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,568
BA	3,3126	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,830
CE	3,4724	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,989
DF	3,6888	0,5224	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,157
ES	3,6134	0,5372	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,096
GO	3,6812	0,5212	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,148
MA	3,4964	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,013
MG	3,6797	0,5372	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,163
MS	3,6847	0,5212	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,152
MT	3,7545	0,5224	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,222
PA	3,5306	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,015
PB	3,4639	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,981
PE	3,5115	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,028
PI	3,5344	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,051
PR	3,5846	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,051
RJ	3,6309	0,5408	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,117
RN	3,4639	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	4,981
RO	3,9344	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,419
RR	3,9128	0,5393	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,398
RS	3,5683	0,5206	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,035
SC	3,6420	0,5218	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,109
SE	3,5811	0,5714	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,098
SP	3,6103	0,5348	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,091
TO	3,6063	0,5309	0,0000	0,0000	0,0000	0,9456	5,083
<b>CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL <sup>(5)</sup></b>						<b>5,086</b>	

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. 30/11/23 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 01/12/23

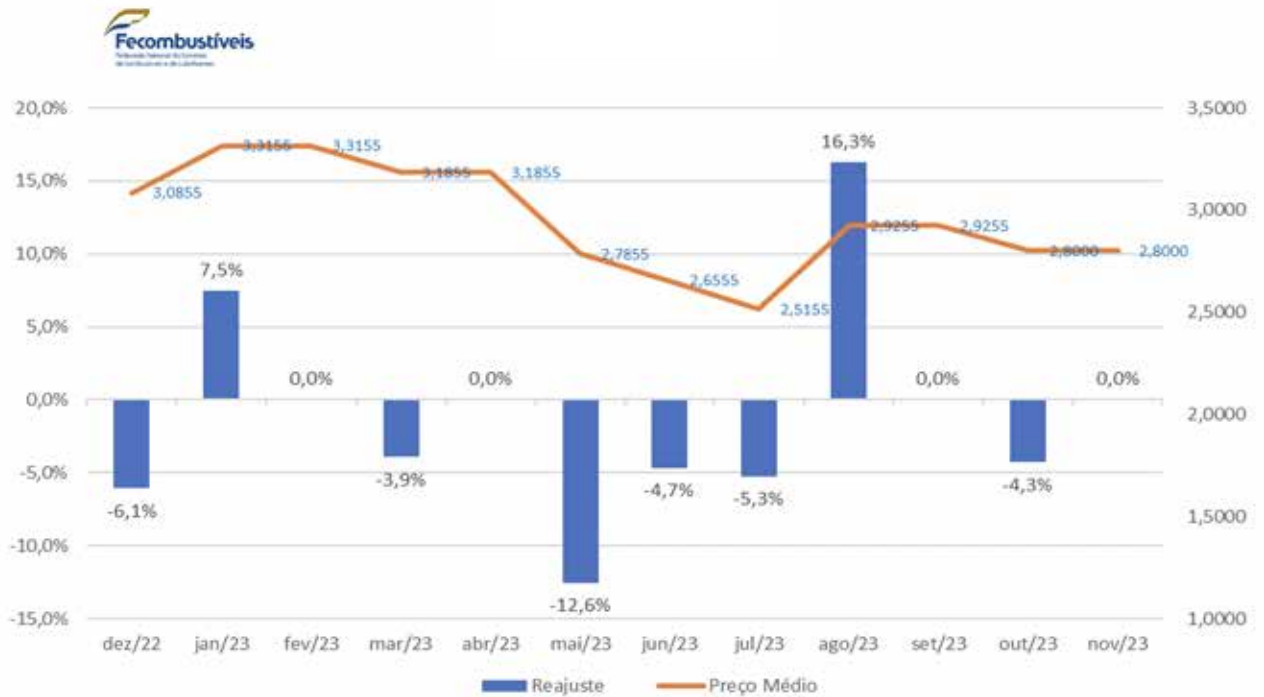
Esta planilha é elaborada com os dados públicos e oficiais previamente divulgados ao mercado pela Petrobras, Governo Federal e Governos Estaduais e pelo CEPEA/ESALQ.

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).

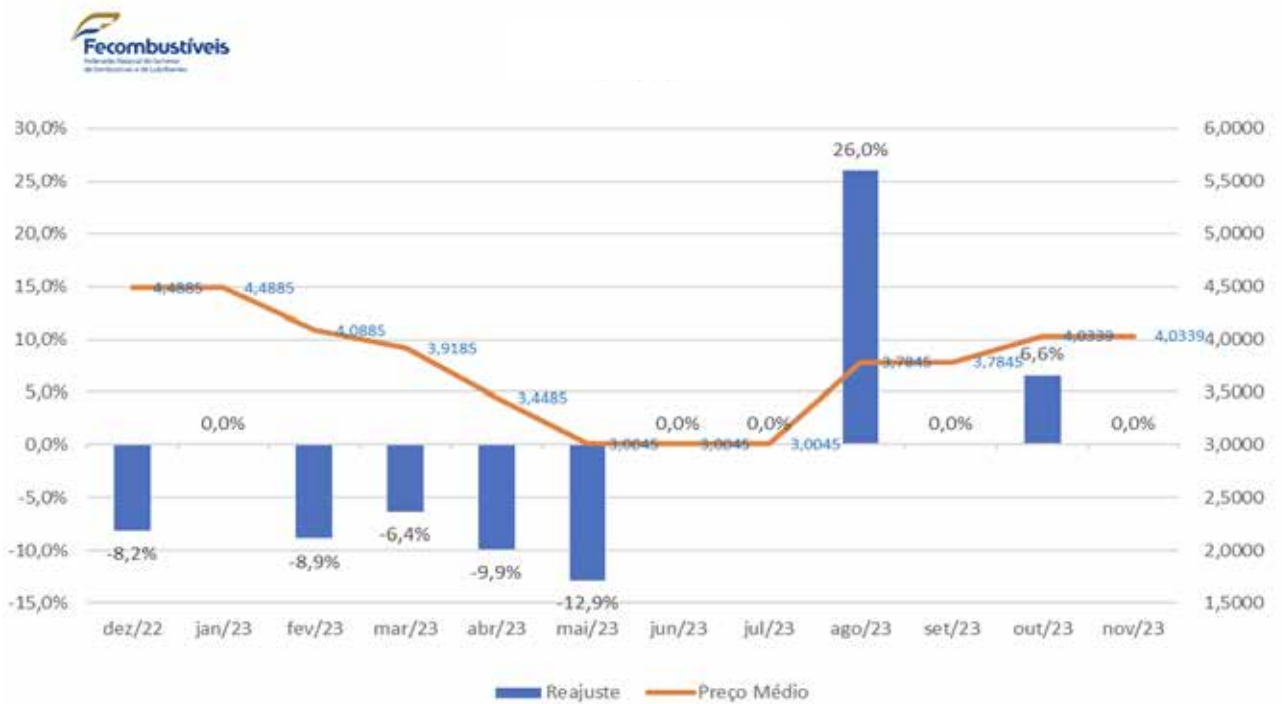
A Fecombustíveis se isenta de quaisquer erros nos dados fornecidos pelas fontes acima citadas e ressalta que esta planilha se destina exclusivamente a colaborar com a transparência do mercado e com a efetivação da competitividade do setor.

## 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 26/11/2023 - (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 05/12/2023

# EXPOPOSTOS & CONVENIÊNCIA 2024

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

**10-12 setembro**  
SÃO PAULO EXPO



**3 DIAS DE  
EVENTO**



**30 mil VISITANTES  
QUALIFICADOS**



**30 mil m<sup>2</sup> DE  
ÁREA DE EXPOSIÇÃO**



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



**+ 250 MARCAS  
EXPOSITORAS**



**1.500 PARTICIPANTES  
NO FÓRUM INTERNACIONAL**



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

**ÚLTIMOS ESPAÇOS DISPONÍVEIS!**

Fale com nosso time comercial: [contato@expopostos.com.br](mailto:contato@expopostos.com.br)

Realização



Revista Oficial



Promoção e Organização



Montadora Oficial



Local

