



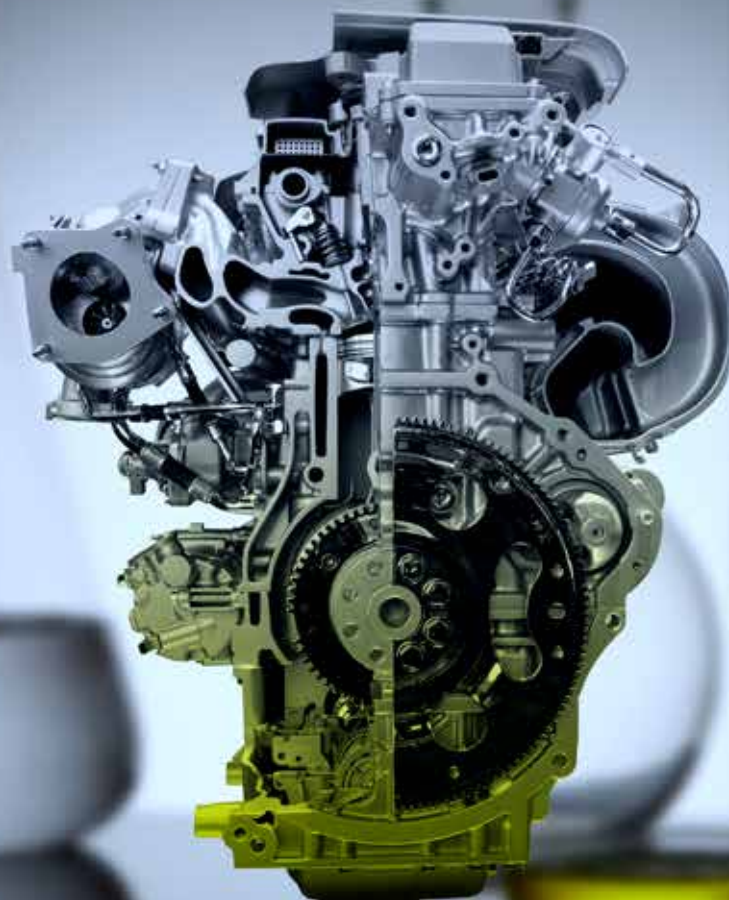
Fecombustíveis

Federação Nacional do Comércio
de Combustíveis e de Lubrificantes

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

COMBUSTÍVEIS & CONVENIÊNCIA

Ano 21 - Março 2024 - Nº 216
www.fecombustiveis.org.br



**AUMENTO DO PERCENTUAL
DE BIOCOMBUSTÍVEIS
DEPENDERÁ DE TESTES DE
VIABILIDADE EM MOTORES**

ENTREVISTA COM RENATA ISFER, PRESIDENTE-EXECUTIVA DA ABIOGÁS



Débito Mastercard (DMC)

ATENÇÃO - NÃO PERCA VENDAS!

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



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

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



O QUE FAZER?

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



IMPORTANTE!

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

16

REPORTAGEM DE CAPA

Combustível do Futuro prevê aumento da participação de biocombustíveis



ENTREVISTA

Renata Isfer, presidente-executiva da Abiogás



08

MERCADO

26 • Mulheres: é possível ser líder no setor de combustíveis sem perder a delicadeza

32 • Mercado precisa corrigir assimetrias do RenovaBio

REVENDA EM AÇÃO

44 • Encontro Sul-Brasileiro marca início da agenda do setor em 2024

52 • 37ª Convenção Nacional TRR bate recorde de público

CONVENIÊNCIA

38 • Relacionamento com o cliente ainda é o diferencial do varejo

OPINIÃO

15 • James Thorp Neto

43 • Bernardo Souto

TABELAS

58 • Evolução dos Preços do Etanol

59 • Formação de Preços

60 • Formação de Custos do S10

61 • Ajustes nos preços da Petrobras

62 • Preços de Revenda e Distribuição



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

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

Presidente:

James Thorp Neto

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

2º Vice-Presidente: Alfredo Pinheiro Ramos

3º Vice-Presidente: João Carlos Dal'Aqua

4º Vice-Presidente: Mário Luiz P. Melo

5º Vice-Presidente: Manuel Fonseca da Costa

6º Vice-Presidente: Paulo Roberto Correa Tavares

1º Secretário: José Camargo Hernandez

2º Secretário: Wilber Silvano de Souza Filho

3º Secretário: Julio Cezar Zimmermann

1º Tesoureiro: Antônio Cardoso Sales

2º Tesoureiro: João Batista Porto Cursino de Moura

3º Tesoureiro: José de Faro Rollemberg Nascimento

Conselheiro Fiscal Efetivo: Walter Tannus Freitas

Conselheiro Fiscal Efetivo: Adriano Costa Nogueira

Conselheiro Fiscal Efetivo: Márcio Martins de Castro Andrade

Diretoria:

Aldo Locatelli, Rui Cichella, Luiz Antônio Amin, José Carlos da Silva, 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), Rodrigo Conceição Santos e Paulo José de Carvalho.**Capa:** Alexandre Bersot (com imagens de iStock)**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 do Futuro em foco

No mês de março, trazemos uma série de acontecimentos que marcaram o setor de combustíveis. Uma das discussões marcantes e polêmicas foi a aprovação do Projeto de Lei Combustível do Futuro, na Câmara dos Deputados. Uma das versões do texto gerou certa insegurança, por prever os aumentos dos teores da mistura do biodiesel ao diesel para 25%, sem a necessidade de testes técnicos. No entanto, com o posicionamento contrário de vários agentes da cadeia, entre eles a Fecombustíveis, o deputado Arnaldo Jardim, relator do PL, reuniu-se com o segmento para entender as dificuldades e, na sequência, modificou o texto. A partir das alterações, o PL foi aprovado e agora segue para apreciação do Senado. Confira na **Reportagem de Capa** desta edição o conteúdo das discussões e os prós e contras do PL.

Na seção **Mercado** homenageamos as mulheres que venceram as barreiras e se destacam no setor, abrindo caminho para outras seguirem os seus passos no Mês Internacional da Mulher. Outro destaque da mesma seção foram as discussões sobre o Renovabio, abordadas durante o *workshop* realizado em parceria entre a Fecombustíveis e a Brasilcom, que contou com o apoio da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

Na seção **Conveniência**, trazemos discussões ocorridas durante a convenção anual da National Retail Federation (NRF), entidade que representa o mercado de varejo nos Estados Unidos e que organiza o maior evento global de varejo. Entre os principais destaques, que podem ser aplicados ao varejo nacional, é o fato de que, apesar do crescimento do comércio digital, as lojas físicas ainda têm grande futuro pela frente – especialmente se investirem em estratégias para garantir a melhor experiência do cliente.

A cobertura de dois eventos do setor são os destaques em **Revenda em Ação**. O Encontro Sul-Brasileiro de Revendedores e Lojas de Conveniência marca o início do ciclo de eventos da revenda, realizado em Gaspar (SC), e a 37ª Convenção Nacional TRR, promovida pelo SindTRR, realizada em Foz do Iguaçu (PR).

A **Entrevista** do mês tem como destaque Renata Isfer, presidente-executiva da Associação Brasileira de Biogás (Abiogás). Ela mostra o potencial do biogás e biometano para inserção na matriz energética e quais os principais desafios para o energético ganhar mais destaque.

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

VIROU NOTÍCIA

Vibra traz novidades em Convenção



Fotos: Divulgação

Aproximadamente quatro mil revendedores estiveram presentes no “Vem de Vibra”, encontro anual de revendedores de combustíveis da marca Petrobras, promovido pela Vibra Energia, em 28 e 29 de fevereiro, no espaço de exposições Riocentro, na cidade do Rio de Janeiro.

“É a primeira vez que a Vibra faz um evento desta magnitude. A nossa rede está extremamente satisfeita e pode contar com o suporte e a grandeza da Vibra. O principal intuito disso é ter maior engajamento e nos aproximar da rede de revendedores, que é motivo de muito orgulho para a empresa”, disse Ernesto Pousada, CEO da Vibra.

NOVO MODELO

O evento trouxe um novo modelo, que mesclou feira de negócios com produtos, serviços e soluções da rede Vibra à revenda, além de painéis de palestras sobre temas variados. “Tudo o que o revendedor franqueado precisa para fazer negócio, ele encontra aqui, como renovação da imagem do posto, renovação do parque de bombas, com diversas ofertas especiais”, disse Luiz Phillipe Blower, dire-



tor de Marketing, Marcas e Comunicação da Vibra Energia. “A gente consegue combinar conteúdo e negócios nesse novo formato que estamos inaugurando este ano”, destacou.

ELETRIFICAÇÃO SERÁ MAIOR NAS GRANDES CIDADES

Em relação à transição energética, se o revendedor tem interesse em instalar pontos de recarga nos postos, Pousada destacou as diferentes realidades do país. Segundo ele, a demanda por eletrificação será maior nas grandes metrópoles, em regiões de maior poder aquisitivo. “Ainda é uma implantação restrita, o valor é relevante, mas, em alguns casos, a Vibra ajuda. Porém, é um caminho inexorável. O combustível líquido ainda vai perdurar por muitos e muitos anos, principalmente, pe-

la existência do etanol. Depois, eventualmente, vamos para a eletrificação”, destacou.

CONVENIÊNCIA

As novidades das lojas de conveniência da marca BR Mania foram apresentadas por Natália Cid, CEO da Vem Conveniência. Atualmente, a rede de postos Petrobras possui 8.300 revendedores, dos quais 1.300 possuem lojas BR Mania. Entre as metas deste ano, a Vem Conveniência pretende investir em reformas das lojas existentes e ampliar o número de unidades da rede. “Já reformamos 400 lojas e queremos chegar a 1.000 reformas neste ano. Como ambição, pretendemos ampliar a BR Mania para 30% do total

da rede de postos, lembrando que, hoje, temos 19%”, disse Natália.

O movimento da ampliação da concorrência com os mercados de proximidade no país, representado, principalmente, pelo caso da Oxxo em São Paulo, ainda não preocupa a CEO. “A gente percebe, sim, e olha com bons olhos a entrada da Oxxo com o desenvolvimento do canal de proximidade, que ainda não é um canal bem desenvolvido no Brasil (exceto em São Paulo). O nosso foco continua sendo dentro do posto e a Oxxo ainda não concorre diretamente. Os canais digitais como o *Ifood* e o *delivery* impactam mais na concorrência das lojas do que a Oxxo”, comentou.

Convenção Ipiranga

Em São Paulo, nos dias 6 e 7 de março, a revenda Ipiranga pode participar da Convenção Ipiranga, que também reuniu cerca de quatro mil revendedores de todo o país. No painel que abordou o mercado de combustíveis, James Thorp Neto, presidente da Fecomcombustíveis, foi um dos convidados, ao lado de Leonardo Linden, presidente da Ipiranga, e de Emerson Kapaz, presidente do Instituto Combustível Legal (ICL). A mediação foi feita por Guido Silveira, Vice-presidente Jurídico e de Relações Institucionais da Ipiranga.

O comércio irregular de combustíveis esteve entre os temas abordados no evento, sendo que os participantes destacaram a necessidade de esforços dos agentes do *downstream*. “As fraudes existem em todo setor e a culpa não pode ser colocada somente nos postos. A gente tem de estar de mãos dadas com o ICL e as distribuidoras para combater os maus operadores em toda cadeia. A Fecomcombustíveis defende um mercado leal e justo”, disse Thorp.

Leonardo Linden, da Ipiranga, disse, durante a Convenção, que neste ano, o formato do evento destinado à revenda permanece o mesmo, no entanto o programa de negócios é atualizado ano a ano, conforme a

dinâmica do mercado. “Queremos oferecer ferramentas para serem usadas no seu negócio, com muita clareza, que irão ajudá-lo a vender mais”, disse. “A Ipiranga preza muito pela proximidade com a revenda, procurando estar em campo, conversando com o revendedor para que o desenvolvimento do que oferecemos aqui faça sentido na pista”, complementou.



Os desafios do biogás e biometano

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

Considerado uma das fontes energéticas promissoras pelo elevado potencial para a redução dos gases de efeito estufa (GEE), o biogás/biometano ainda tem produção incipiente no país. Apesar das perspectivas de expansão, atualmente existem seis plantas autorizadas e um total de 20 em operação, com capacidade de produção em torno de 1 milhão de m³ por dia. Embora o biometano tenha sido contemplado pelo PL Combustível do Futuro (veja mais na **Reportagem de Capa** desta edição), para que este energético ganhe maior projeção nacional é preciso vencer alguns desafios. Quem explica os principais obstáculos é Renata Isfer, presidente-executiva da Associação Brasileira de Biogás (Abiogás).

Com carreira institucional, ela já foi secretária e consultora do Ministério de Minas e Energia (MME), onde participou da criação de políticas públicas como o RenovaBio, em 2016, e cultivou um histórico acadêmico extenso - que pode ser simbolizado com uma extensão na Harvard

Kennedy School sobre liderança feminina. Agora, ela une a missão de promover o biogás e o biometano, a fim de que esses energéticos contribuam com a descarbonização do país, ao engajamento na inclusão feminina no mercado.

Confira os principais trechos da entrevista exclusiva concedida à revista **Combustíveis & Conveniência**.

Combustíveis & Conveniência: Pela diversidade de recursos, o Brasil é considerado com forte potencial para ampliar o mercado de biogás, com resíduos de saneamento e agropecuários. Como você avalia o Brasil no contexto internacional?

Renata Isfer: Temos diferenças positivas em relação à Europa, por exemplo, onde o biogás é associado ao saneamento. Aqui, temos uma diversidade de fontes. Além disso, a questão dos biocombustíveis, nos Estados Unidos e na Europa, muitas vezes envolve o uso de culturas alimentares como o milho, contrastando com a abordagem brasileira de economia circular, que aproveita resíduos para



A utilização do biometano como substituto de combustíveis fósseis não apenas contribui para a redução das emissões de carbono, mas, também, pode contribuir para a independência energética do Brasil, reduzindo a necessidade de importação de combustíveis como GLP, gás natural e diesel

a produção de biogás. O Brasil tem condições favoráveis para estruturar e expandir o mercado, aproveitando o potencial diversificado de fontes e adotando práticas sustentáveis. O crescimento médio de 15% ao ano no uso de biogás para gera-

ção de energia demonstra o progresso e o interesse crescente no setor.

C&C: Quais avanços você destaca para o desenvolvimento do setor?

RI: Houve um aumento das plantas autorizadas para comercialização, com crescimento significativo previsto para os próximos anos. Atualmente, existem seis plantas autorizadas e um total de 20 em operação, com capacidade de produção em torno de 1 milhão de m³ por dia. Além disso, há 21 plantas aguardando autorização para comercialização.

Com base nas projeções e expectativas do setor, estimamos que, até 2029, possa haver 93 plantas de biogás em operação, com uma produção diária de cerca de 7 milhões de m³. Essa expansão é significativa e representaria mais de 10% do consumo de gás natural no Brasil.

C&C: Quais desafios merecem atenção nesse contexto?

RI: A valorização do biogás no setor de energia elétrica é crucial, considerando seus atributos únicos, como a capacidade de ser uma fonte renovável, flexível e próxima da demanda, o que o torna uma opção estratégica. No entanto, devido ao atual desenho do setor elétrico, o biogás nem sempre é va-

lorizado em sua plenitude nos leilões de energia, o que compromete a sua competitividade em relação a outras fontes intermitentes ou fósseis. Há também obstáculos técnicos, especialmente relacionados ao transporte do biometano. Além disso, a falta de uma política pública estruturante para o setor é outro desafio significativo. A ausência de incentivos e diretrizes claras por parte do poder público dificulta o avanço e a expansão do uso do biometano como fonte de energia. E observamos isso principalmente no contexto de que tivemos políticas incentivadoras para outros energéticos no passado, como o etanol, desde os anos 1970.

C&C: O que já foi estipulado na questão regulatória?

RI: Há regulamentações para a comercialização de biometano, que requerem autorização da ANP. Mas não há impedimentos específicos para a distribuição por caminhão ou redes de transporte de gás natural. As regulações para a distribuição de biometano são semelhantes às do gás natural, exigindo garantia de qualidade do combustível para a sua entrada nos dutos.

C&C: O Projeto de Lei (PL) Combustível do Futuro pode contribuir para incentivar a ampliação do biogás/biometano?

RI: O PL do Combustível do Futuro propõe um modelo de certificado de garantia de origem para o biometano, permitindo que os produtores comprovem a origem sustentável do combustível. Esse modelo é uma alternativa moderna e eficaz para incentivar a produção e o consumo de biometano.

A utilização do biometano como substituto de combustíveis fósseis não apenas contribui para a redução das emissões de carbono, mas, também, pode contribuir para a independência energética do Brasil, reduzindo a necessidade de importação de combustíveis como GLP, gás natural e diesel. Além disso, o biometano pode impulsionar a geração de empregos, aumentar a renda e fortalecer a economia nacional.

C&C: Quais são os aspectos a serem considerados quanto à infraestrutura de distribuição?

RI: A infraestrutura inadequada é um aspecto a ser considerado quanto ao transporte e distribuição do biometano, uma vez que os gasodutos existentes foram projetados para o gás natural e, em muitos locais, ainda não há a capilaridade necessária. Precisamos desenvolver uma infraestrutura de escoamento eficiente e abrangente, para viabilizar o uso em larga

escala, especialmente no transporte. Para superar essa dificuldade, é importante investir na criação de redes de distribuição específicas para o biometano, explorando alternativas como *hubs* isolados, que atendam somente demandas locais.

Atualmente, a estrutura de distribuição está mais centralizada e dependente dessas grandes empresas, o que pode limitar a expansão da malha de transporte de biometano. Mas, os modelos de negócio

variam na forma como o biometano pode se conectar à rede de transporte de gás natural. Em alguns casos, a conexão direta com a distribuição estadual é a opção mais viável, enquanto em outros, como no Ceará, já existe uma distribuidora de gás que abastece uma parcela significativa da rede com biometano. Em São Paulo, há um gasoduto isolado na cidade de Presidente Prudente, conectando uma planta de biometano aos consumidores locais. Em outras regiões, como no Mato Grosso e no Oeste do Paraná, estão surgindo iniciativas de pequenas redes isoladas, que não necessariamente precisam estar interligadas às grandes redes de transporte. Os modelos descentralizados permitem um início de operação mais ágil e adaptado às necessidades locais.

C&C: E a distribuição por caminhão?

RI: Há exemplos de negócios no setor que incluem a entrega de biometano por caminhões, tanto para indústrias quanto para consumidores finais. Empresas como PepsiCo e L'Oréal já estão adotando o biometano, por exemplo, demonstrando o crescente interesse. A opção dependerá do volume de produção, da distância a ser percorrida e da infraestrutura disponível em cada região.





A ausência de incentivos e diretrizes claras por parte do poder público dificulta o avanço e a expansão do uso do biometano como fonte de energia

C&C: Na falta de uma política pública nacional, quais são os incentivos estaduais?

RI: As políticas e incentivos variam de estado para estado, mas há diversos deles adotando medidas para promover o uso de biogás e biometano. Alguns oferecem incentivos fiscais, programas de financiamento e mecanismos de licenciamento ambiental diferenciados. Um exemplo é o Rio de Janeiro, que incentivou a frota de veículos movidos a gás. Já o estado de São Paulo oferece contratos diferenciados para fornecimento de biometano como opção verde para os consumidores. Em relação a iniciativas como a previsão de percentual de biometano na rede, como no caso do

Rio, alguns ajustes estão sendo feitos para viabilizar a implementação efetiva.

C&C: Falando em emissões, como você avalia que o setor de transportes pode avançar nas metas de descarbonização?

RI: É fundamental trabalhar na conscientização e educação sobre os benefícios ambientais e econômicos das fontes de energia renovável. O setor de transporte é responsável por uma parcela significativa das emissões de gases de efeito estufa do Brasil, sendo que o principal desafio é o transporte pesado, já que os veículos leves têm a alternativa do etanol. Por isso, é preciso ampliar a infraestrutura de abastecimento de GNV, onde também se utiliza o biometano.

C&C: Como o biometano está relacionado ao hidrogênio verde?

RI: A conexão entre biometano e hidrogênio verde pode ser feita de diversas formas, e uma delas é com o uso do biogás como fonte de energia para a realização da eletrólise da água para separar as partículas de oxigênio (O) e hidrogênio (H). Esse processo envolve a geração de energia elétrica a partir do biogás e, em seguida, a utilização da eletricidade para realizar a eletrólise.



Atualmente, a estrutura de distribuição está mais centralizada e dependente dessas grandes empresas, o que pode limitar a expansão da malha de transporte de biometano

Outra alternativa é produzir hidrogênio verde da mesma forma que se produz o hidrogênio azul, através do gás natural. Lembrando que a molécula do gás natural e do biometano é a mesma (CH₄), é possível separar o hidrogênio (H) e o carbono (CO₂). Essa solução já é utilizada há anos por empresas como a Petrobras.

C&C: Como estamos no Mês Internacional da Mulher, como vc trilhou o

incentivo à inclusão feminina no setor de energia do Brasil?

RI: Em 2018, eu e uma colega, que trabalhava na diretoria do Ministério de Minas e Energia, a Agnes da Costa, percebemos que não havia mulheres ocupando cargos de liderança no setor público de energia. Então, criamos uma lista de mulheres qualificadas e que poderiam ser nomeadas para esses cargos de liderança, que divulgamos no LinkedIn. Com o tempo, a lista cresceu e chegou a 400 nomes de mulheres qualificadas para cargos de liderança. Esta foi a iniciativa do programa “Sim, elas existem!”.

Além dela, criamos, em parceria com a Fernanda Delgado, diretora-executiva da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV), um programa de mentoria e desenvolvimento profissional para jovens mulheres do setor: o “EmpodereC”. Ambas iniciativas são totalmente voluntárias e apartidárias, visando integrar e apoiar as mulheres no mercado.

Acredito que essas iniciativas são fundamentais para encorajar as mulheres a enfrentarem os desafios do dia a dia, como o fato de ser a única mulher em uma reunião, ou de lidar com estereótipos e vieses, muitas vezes, inconscientes. ■



RenovaBio necessita de ajustes para não se tornar um custo “invisível”

O programa RenovaBio foi criado com o objetivo de estimular os biocombustíveis, com funcionamento semelhante ao mercado de carbono. Isso significa que aqueles que produzem combustíveis renováveis emitem títulos de descarbonização (no caso, chamados de CBIOs), que devem ser comprados por aqueles que emitem gases de efeito estufa. Na teoria, trata-se de uma estratégia para descarbonizar os negócios de empresas que poluem, que investem na geração de renováveis, para fomentar o crescimento deste mercado.

Na prática, no entanto, esse mercado não tem funcionado dessa maneira. Um dos problemas é o fato de que as distribuidoras de combustíveis têm a obrigação de comprar os CBIOs, mas os produtores de biocombustíveis (sendo que 80% deles são usinas de etanol) não compartilham da mesma regra. Com isso, em alguns períodos faltam CBIOs — que são negociados na B3 —, o que acaba fazendo com que o seu preço unitário aumente.

Em 2022, por exemplo, um CBIO custava R\$ 40, mas hoje está sendo comercializado por R\$ 100. Já houve épocas em que o título atingiu valores maiores. Esse custo, pago pelas distribuidoras, é repassado ao preço dos combustíveis, o que impacta tanto a revenda quanto os consumidores. É um custo invisível, que poucas pessoas sabem que está presente no valor final do combustível.

De acordo com um amplo estudo desenvolvido pela PUC-Rio, em 2023, com o preço médio do CBIO em R\$ 109,20, o impacto para a gasolina, na bomba, foi de R\$ 0,12

por litro. No caso do diesel, considerando o mesmo preço médio, a elevação foi de R\$ 0,14, por litro.

Os postos, muitas vezes, não conseguem repassar esse custo ao valor de bomba, sob o risco de serem fiscalizados por órgãos de defesa do consumidor e sofrerem críticas por parte da sociedade. Mas, de qualquer forma, este valor está presente na composição de preços dos combustíveis fósseis e não pode ser ignorado.

E ainda existe outra questão associada aos preços do CBIOs: segundo regras regulatórias e legais, um mesmo CBIO pode ser comercializado entre agentes diferentes. Por exemplo, se a distribuidora A compra 1.000 CBIOs por R\$ 100 (valor unitário), e depois os revende para a empresa B por R\$ 150, a B3 registra duas transações, de R\$ 100 mil e de R\$ 150 mil, e 2.000 CBIOs transacionados — sendo que na verdade eram somente 1.000 CBIOs.

Não bastasse essa questão da volatilidade de preços, existem distribuidoras que não compraram os CBIOs e, com isso, conseguem preços dos combustíveis mais atrativos, fomentando a concorrência desleal.

Outro detalhe é que em todo o mundo, quando se fala em mercado de carbono, quem polui mais, paga mais. Então, por que a compra dos CBIOs não deveria ser responsabilidade das refinarias?

Por tudo isso, acreditamos que o programa precisa ser revisto. Não somos contra a descarbonização, muito pelo contrário, mas consideramos que ela precisa ser justa e eficiente em todos os elos da cadeia.

MINISTÉRIO DE
MINAS E ENERGIA



GOVERNO FEDERAL

UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Assinatura do projeto de lei do Programa Combustível do Futuro, em setembro de 2023

Combustível do Futuro prevê aumento da participação de biocombustíveis

PL Combustível do Futuro foi aprovado pela Câmara, em 13 de março, após seu relator, o deputado Arnaldo Jardim, modificar o texto apresentado inicialmente, o qual enfrentava resistências do mercado, principalmente em função da elevação do teor de biodiesel no diesel fóssil. O projeto, agora, segue para votação no Senado

POR ROSEMEIRE GUIDONI



Em 1º de março, o teor de biodiesel adicionado ao diesel fóssil subiu para 14%, com previsão de chegar a 15% em 2025. A antecipação foi definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), no final de dezembro do ano passado. O objetivo da medida foi aumentar a participação de biocombustíveis na matriz energética, promovendo a mobilidade sustentável, em linha com os compromissos assumidos pelo Brasil em relação à transição energética.

Porém, como é de conhecimento do mercado, quanto maior o percentual de biodiesel presente na mistura, maior o risco de problemas, como formação de borras, fungos e entupimentos, tanto nos tanques de armazenamento dos postos quanto nos veículos. E, para os revendedores, isso traz diversas dificuldades, desde o aumento de custos, decorrente da necessidade de manutenções mais frequentes, até o fato de os empresários terem de lidar com reclamações de consumidores, que, ao enfrentarem problemas no funcionamento dos veículos, acreditam ser resultado de uma suposta má-qualidade do combustível.

Além disso, existem outros diversos problemas associados ao aumento do teor de biodiesel (veja mais na página 23). Por tudo

isso, não somente o setor de revenda, mas também os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs), a distribuição e o transporte se preocupam com a elevação da mistura. E a questão ganhou destaque quando o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), relator do PL Combustível do Futuro (Projeto de Lei 528/20), apresentou um substitutivo ao texto inicial, estabelecendo que o teor do biodiesel no diesel fóssil poderia chegar a 20% em 2030 e 25%, após 2031 — sem a necessidade de testes.

O texto desagradou todo o mercado, uma vez que ainda nem existe consenso sobre a segurança do B15. Vale lembrar que a indústria automotiva já fez testes com teores mais elevados (B15 e B20), mas sem decisão definitiva acerca dos resultados. Isso porque, segundo especialistas do setor, os ensaios foram realizados em ambiente controlado, ou seja, em laboratório, e com um combustível que não permaneceu armazenado em um tanque de um posto revendedor, em condições habituais. “Quando o produto está em um tanque, pode sofrer variáveis decorrentes de temperatura, umidade ou do próprio armazenamento, por exemplo. Da mesma forma, os veículos percorrem estradas diferentes, em regiões com características distintas (mais úmidas, o

que pode levar à absorção de água, ou mais frias, o que também compromete a qualidade do produto). Então, não é possível dizer que os ensaios foram conclusivos”, explicou Rogério Gonçalves, diretor de Combustíveis da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA).

James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, reforçou que a revenda não é contra a descarbonização, pelo contrário. “Nossa preocupação é com a qualidade do produto na ponta da cadeia, pois isso nos afeta diretamente”, disse ele. “Consumidores e imprensa cobram dos postos essa qualidade, mas, muitas vezes, o problema está no próprio biodiesel e não no armazenamento”, ressaltou.

TEXTO INICIAL NÃO PREVIA

ISONOMIA PARA BIOCOMBUSTÍVEIS

Além da previsão de aumento do percentual de biodiesel sem novos ensaios, outra questão polêmica do substitutivo apresentado por Jardim foi a inclusão da obrigatoriedade de testes de viabilidade técnica para o aumento de percentual de etanol anidro na gasolina (até 35%).

“Consideramos fundamental que os produtos tenham isonomia de tratamento e a certificação de viabilidade técnica, por meio da realização de testes e ensaios que ava-

liem os impactos técnico-mecânicos, econômicos e ambientais da elevação de mistura”, destacou o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), em nota, na ocasião.

A Federação Brasilcom, que representa as pequenas distribuidoras, também se manifestou de forma contrária. “Em seu Art. 28, o substitutivo prevê que, para elevar o teor do etanol anidro na mistura com gasolina A, sejam procedidos testes que constatem a viabilidade técnica desse aumento. Entendemos que as mesmas exigências devem ser incluídas na questão do aumento da parcela renovável do diesel B, determinando que sejam realizados testes de bancada e de campo, em condições reais”, reforçou a entidade.

Em função dos posicionamentos contrários, o deputado Arnaldo Jardim se reuniu com representantes do setor, incluindo a Fecombustíveis, e, após compreender as dificuldades do mercado, fez alterações no texto final, que foi votado pela Câmara em 13 de março. Com 429 votos a favor, 19 contra e três ausências, o PL foi aprovado na Câmara e agora segue para o Senado. Os ensaios de viabilidade técnica foram definidos tanto para a elevação do etanol anidro na gasolina A quanto para o biodiesel no diesel B. Além disso, o CNPE passa



Petrobras já está produzindo o diesel coprocessado, chamado de R5

a ser responsável pela definição da mudança do teor do biodiesel no diesel, respeitando um limite mínimo (13%) e máximo (25%).

“Entendemos que podem ocorrer problemas com a produção de soja e também estabelecemos a necessidade de testes com biodiesel nos motores, a cada aumento de teor”, disse Arnaldo Jardim. No dia seguinte à votação do PL (14 de março), em *live* realizada pela SCA, o deputado reforçou que as novas regras “permitirão evoluir com segurança tanto no etanol quanto no biodiesel”. Segundo ele, o crescimento da participação dos biocombustíveis será amparado

por estudos, sem riscos para o consumidor ou para a cadeia de fornecimento. “Precisamos negociar para termos harmonia com as montadoras e a cadeia de comercialização”, esclareceu.

AUMENTO DA PARTICIPAÇÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS

Além da questão relativa ao biodiesel, que realmente foi um dos pontos mais complexos (e polêmicos) da proposta, o PL Combustível do Futuro também cria os programas de combustível sustentável de aviação, de diesel verde e de biometano, além do marco legal de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono.

BIOMETANO

No caso do biometano, Jardim também alterou o texto original e retirou o trecho que estabelecia um prazo, até 2034, para atingir o patamar de 10% de mistura do biometano ao gás natural. O texto final apenas determina que CNPE definirá, a cada ano, a quantidade anual mínima do gás renovável, até alcançar 10%.

O projeto aprovado determina que o mandato de biometano no gás natural entrará em vigor em 1º de janeiro de 2026, com patamar inicial de 1%. Na nova versão, o relator abriu a possibilidade de que, se comprovada falta de oferta no mercado ou elevado custo, o CNPE poderá, excepcionalmente, flexibilizar essa meta.

GASOLINA C

Já em relação ao aumento do percentual de etanol anidro na gasolina C, desde que o substitutivo foi apresentado já havia a previsão de testes de viabilidade. Isso porque, apesar de cerca de 80% da frota brasileira atual ser *flex*, ainda existem veículos em circulação (antigos ou novos importados) totalmente movidos à gasolina. Então, o produto comercializado nas bombas precisa ser viável em todos os casos.

Para os carros *flex fuel*, a única mudança será um aumento de consumo do

combustível, já que o poder calorífico do etanol é menor. Já para os movidos somente à gasolina, existem riscos, como maior corrosão e comprometimento de borrachas e elastômeros. Segundo Gonçalves, da AEA, alguns veículos podem apresentar falhas, em função de seus próprios sensores. De qualquer forma, o grupo responsável por essa análise terá 90 dias (contados a partir de 13 de março) para emitir um parecer.

Desde que existam ensaios que comprovem a viabilidade técnica no funcionamento dos veículos, após a aprovação do Senado, a nova margem de mistura de etanol à gasolina deve passar a ser de 22% a 27%, com a perspectiva de chegar a 35% — lembrando que, atualmente, ela fica entre 18% e 27,5%.

DIESEL B

No caso do biodiesel, a elevação do percentual é vista com reservas por praticamente todo o mercado, incluindo o setor de transportes. Estudos técnicos realizados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), por meio da Universidade Federal de Brasília (UnB), indicaram um impacto negativo expressivo, em termos financeiros e ambientais, quando há elevação da mistura. Para a



Objetivo do PL Combustível do Futuro é descarbonizar a matriz veicular nacional

CNT, a elevação do teor de biodiesel acima de 7% traz riscos e custos à operação das transportadoras. O tema foi discutido em evento realizado pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), no final de fevereiro. Procurada para esclarecer seus pontos de vista, a Associação não atendeu aos pedidos da reportagem da **Combustíveis & Conveniência**.

Em publicação recente no site Petronotícias, José Alberto Panzan, diretor da Anacirema Transportes e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região (Sindicamp), ressaltou que a elevação do teor de biodiesel, de fato, é um fator que pode elevar os custos do transporte. “Com o aumento da mistura para 14%, será necessário avaliar diversos pontos, como o sis-

tema de filtragem de combustível dos veículos, e com isso prevê-se um aumento no número de paradas para trocas, causando uma diminuição da produtividade e disponibilidade operacional”, afirmou.

Álvaro Faria, presidente do SindTRR, destacou que além da preocupação com problemas nos equipamentos, existe risco de elevação de preço do diesel B. “Quanto ao aumento do percentual de biodiesel no óleo diesel, a nossa preocupação é que, além de encarecer o produto, o que traz um impacto para o consumidor, tememos que o aumento do percentual ocasione danos nos equipamentos, em função do tempo que o combustível fica parado nos tanques dos consumidores e dos geradores”, declarou. Vale lembrar que a grande maioria dos consumidores atendidos por TRRs estão no setor agropecuário, cujas

máquinas agrícolas costumam ter funcionamento sazonal, além de outros empreendimentos que necessitam de gerador para falhas no sistema de energia.

ROTAS AVANÇADAS

O PL também prevê rotas mais avançadas para produção de biocombustíveis, como o diesel verde (HVO) e o combustível sustentável de aviação (SAF). Em comunicado, o IBP destacou que tal medida poderá “alavancar investimentos expressivos para atendimento da demanda futura da mobilidade. Isto proporcionará maior eficiência energética e logística, e promoverá o desenvolvimento de diversas economias regionais”.

Porém, o Instituto lembrou que, além da introdução do diesel verde, já prevista desde o texto original, também deve ser incentivada a utilização de outras tecnologias modernas, que permitam o avanço da mistura sem a necessidade de adequação de máquinas e motores – como os produtos *drop-in*. “Isto é importante em função da evolução tecnológica dos motores, que traz limites de emissões veiculares mais rígidos, com a consequente exigência de combustíveis com elevado teor de pureza. A diversidade de produtos estimula a competição, o aumento de quali-

dade e o uso do produto mais eficiente de acordo com a necessidade de cada consumidor, com consequentes benefícios de oferta e preço”, destacou o IBP.

Já o Instituto Combustível Legal (ICL), embora reconheça que as rotas avançadas para produção de biocombustíveis vão fomentar a pesquisa, produção e comercialização do diesel verde, enxerga riscos de fraude se todas as distribuidoras não incorporarem a quantidade mínima do produto (em volume, até 3%) que o CNPE fixará, a cada ano. A razão disso, segundo o Instituto, é o fato de o diesel verde ser mais caro do que o produto de origem fóssil.

Em nota, o ICL também comentou a importância de testes de viabilidade técnica antes do aumento do teor de anidro na gasolina e de biodiesel no diesel. Além disso, seu presidente, Emerson Kapaz, lembrou a importância de medidas que visam coibir irregularidades e concorrência desleal. “Nós apoiamos a migração gradual para uma matriz mais eficiente e limpa. Mas, para a mudança ser completa, pedimos também a imediata entrada do regime de monofasia do etanol hidratado e a caracterização do devedor contumaz, associado à ação fiscalizatória permanente e ativa”, reforçou. ■

Biodiesel é “calcanhar de aquiles” do mercado

Apesar de ser um biocombustível renovável e de ter passado por vários aprimoramentos, visando sua qualidade, o biodiesel ainda traz diversos problemas para toda a cadeia de comercialização, incluindo consumidores.

Isso acontece porque o produto tem alto poder de absorção de água e de proliferação de microrganismos. Como consequência, o biodiesel não pode ser armazenado por muito tempo, uma vez que existem riscos como formação de borras, depósitos e fungos, que causam problemas tanto nos equipamentos dos postos quanto nos motores.

Para os postos revendedores, isso significa que com o aumento de teor é necessária uma intensificação nos procedimentos de manutenção, como drenagem de tanques e trocas de filtro mais frequentes, o que acarreta custos operacionais extras.

“Embora o aumento do teor de biodiesel para B14 possa apresentar alguns desafios, também oferece oportunidades para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e promover a sustentabilidade ambiental”, disse o revendedor Tiago Silva, sócio-proprietário da rede Conterrâneo, da Bahia. “Porém, isso exige procedimentos adicionais de manutenção para garantir a qualidade do combustível e o bom funcionamento dos equipamentos”, completou. Segundo ele, para evitar problemas, as práticas comuns da rede são: monitoramento de qualidade do combustível, drenagem e limpeza dos tanques, troca de filtros com mais frequência e treinamento da

equipe. “Todas essas ações são executadas pelos nossos gerentes, mas é necessário acompanhar e conferir”, acrescentou.

As características higroscópicas do biodiesel afetam, especialmente, máquinas agrícolas (acionadas sazonalmente), geradores (utilizados em casos de emergência) e veículos que circulam em determinadas regiões do país. No Norte, por exemplo, onde a umidade é maior, o risco de formação de borras também aumenta. No Sul, por sua vez, pode ocorrer solidificação do combustível, devido às baixas temperaturas.

Além disso, em algumas localidades, houve relatos (já resolvidos) de travamento de blocos medidores de bombas, em função do biodiesel. Ou seja, por mais que seja um combustível renovável, ainda existem vários pontos de melhoria a serem implementados.

Um detalhe que vale lembrar é que todos os compostos formados nos tanques pelo biodiesel, bem como todas as peças dos veículos e de bombas que precisam ser substituídas, assim como filtros de diesel nos postos, devem ter descarte ambientalmente correto. Então, além da elevação dos custos de manutenção, ainda há esse aspecto pouco sustentável, relacionado ao descarte de equipamentos contaminados e materiais residuais.

Do ponto de vista ambiental, também é importante esclarecer que, embora a qualidade do biodiesel tenha melhorado, com a redução de metais contaminantes, ao elevar o percentual a concentração desses

elementos fica mais elevada no produto final. “O crescimento da utilização do biodiesel teria de ser agregado à redução proporcional dos seus contaminantes”, afirmou Rogério Gonçalves, da AEA.

Outro detalhe diz respeito às regras de emissões estabelecidas pelo Proconve P8 (Euro 6), que estabelece limites mais rígidos. “Não existe experiência sobre o que acontece ao longo do tempo de utilização, principalmente do sistema de controle de emissões. São dois problemas, o manuseio e os contaminantes”, afirmou Gonçalves, mencionando que alguns países que utilizam misturas diesel/biodiesel superiores a 15% ainda adotam motores com tecnologia inferior à atualmente vigente no Brasil.

O diesel coprocessado é considerado uma solução melhor do que o biodiesel, e está previsto no PL Combustível do Futuro. No entanto, segundo Camilo Adas, conselheiro de Transição Energética e Tecnologia da SAE Brasil, “é preciso avançar na descarbonização”. “Não podemos esperar o desenvolvimento do HVO, o país precisa avançar nessa agenda. Nos veículos mais modernos, existe um alerta de problemas. Os mais antigos talvez nem apresentem nenhum funcionamento diferente”, disse.

“No caso de motores estacionários e máquinas de funcionamento intermitente, de fato existem problemas, mas podem ser definidas alternativas, seja com manutenção, seja com um produto adequado para cada finalidade”, destacou Adas. “A grande questão, para os postos, é que eles estão na linha de frente com o consumidor, que talvez desconheça todas essas particularidades do biodiesel”.

Preços mais elevados

Outra questão que preocupa o mercado diz respeito ao custo final do diesel B. “Normalmente, o preço do biodiesel é mais elevado, o que encarece o valor da mistura e acaba, também, trazendo o aumento de custos para o consumidor”, afirmou James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis.

Segundo levantamento feito pela Fecombustíveis no início de março, o único estado onde haveria redução de preços com o aumento do teor de biodiesel de 12% para 14% seria o Amapá, com impacto negativo de R\$ 0,0018 por litro. Já o Rio Grande do Norte teria a maior alta, com elevação de R\$ 0,0152 por litro. Até o fechamento desta edição, o último levantamento de preços de combustíveis da ANP havia sido divulgado no final de fevereiro, antes da introdução do B14.

Além dos preços do biodiesel, importante ressaltar que a logística do biocombustível também é mais complexa, seja por causa da exigência de maiores cuidados com o armazenamento, seja porque o diesel normalmente é entregue às distribuidoras via duto e o biodiesel, por caminhão. “Como a logística de distribuição do biodiesel é mais complicada, podemos esperar por uma elevação maior do preço final do diesel B”, declarou o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP).

SE É ROYAL FIC, A EXCELÊNCIA É TESTADA E APROVADA!



- **MAIS DE 11 MIL** CLIENTES SATISFEITOS;
- **MAIS DE 2 BILHÕES** DE LITROS COMERCIALIZADOS EM 2023;
- **28 BASES** ATENDENDO MAIS DE **2,5 MIL MUNICÍPIOS**;
- **PRESENÇA NAS 5 REGIÕES DO BRASIL.**



FAÇA PARTE DESSA HISTÓRIA.
COTAÇÕES NO QR CODE.



Mulheres: é possível ser líder no setor de combustíveis sem perder a delicadeza

Presença feminina no área de combustíveis é cada vez maior, embora ainda existam desafios e obstáculos a serem superados por estas mulheres

POR PAULO JOSÉ DE CARVALHO



A participação das mulheres no mercado de trabalho ainda é um desafio. Embora a paridade de gênero tenha aumentado significativamente na última década, serão necessários 131 anos para o mundo alcançar a igualdade entre homens e mulheres, de acordo com o Fórum Econômico Mundial. Mesmo assim, as profissionais do sexo feminino ainda ganham menos do que seus pares masculinos em muitas ocupações, além de enfrentarem diversos preconceitos ao longo da carreira e serem menos “ouvidas” pelas organizações.

No setor de petróleo e gás, a presença feminina também enfrenta os desafios para ocupar o seu lugar. Dados de 2022 do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese/ subseção Federação Única dos Petroleiros — FUP) mostram que elas representam somente 17% dos trabalhadores na área.

Mas, na busca pela diversidade, com ações que promovem a liderança feminina, instituições como o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) mantêm um número de mulheres

acima da média do segmento. No total, dos 145 funcionários do IBP, 62% são mulheres. Esse número reflete uma consolidada presença delas em 50% dos postos de liderança, segundo Valéria Lima, diretora de *downstream* do instituto. “O setor de energia é bastante masculino. Ainda hoje, em uma reunião com pessoas do mercado, você tem mais homens do que mulheres. Esse quadro, há 40 anos, era ainda mais desigual”, destacou.

Por meio da Universidade do setor de Petróleo e Gás (UnIBP), Valéria participa co-



Divulgação

À frente da diretoria de *downstream* do IBP, **VALÉRIA LIMA** participa como mentora de um programa de lideranças femininas

mo mentora de um programa de lideranças femininas, que contou com 308 participantes de 43 empresas do setor, na edição de 2023. Neste ano, o programa chega em sua sétima edição. Segundo a diretora, a organização partiu de uma percepção de que existia uma desigualdade latente, principalmente entre gerências, homens e mulheres na indústria de petróleo. “A pauta feminina, do trabalho feminino, não é só das mulheres. É como os homens também percebem isso e como você traz todos os gêneros para essa discussão”, afirmou.

A maior participação de líderes mulheres também faz parte da agenda da ANP, atualmente conduzida pelas diretoras Symone Araújo e Patrícia Baran, que explicam como a gestão feminina teve que se basear no homem para manter-se na liderança no ambiente de trabalho. “Houve um momento, e possivelmente em decorrência do ambiente das organizações, em que a gestão feminina, para se manter, sentia a necessidade de assumir uma postura quase ‘masculina’, bem como um distanciamento da dimensão humana

que deve ser a base de qualquer relação. Esse processo permitiu a ascensão de diversas mulheres em ambientes corporativos, mas perpetuou padrões de comunicação muito limitados e limitantes”.

Com quatro anos de atuação na agência reguladora, Symone diz que 30% do quadro de líderes são compostos por pessoas do gênero feminino. Contudo, elas ainda são sub-representadas em cargos de alta gestão. “592 mulheres atuam hoje na ANP, nas mais diversas atividades, o que corresponde a 38% da força de trabalho. Em média, 30% dos cargos são ocupados por lideranças femini-

“Mulheres ainda estão sub-representadas na mais alta gestão”, disse a diretora da ANP, SYMONE ARAÚJO





MAGNÓLIA ROLIM,
revendedora e presidente do
Sindicombustíveis - MA, defende
a equidade de gênero no setor

nas. O que se observa, de maneira geral, é que os cargos ocupados pelas mulheres são predominantemente de coordenação, indicando que estamos sub-representadas na mais alta gestão, a exemplo de superintendências, onde apenas há apenas quatro mulheres que são superintendentes, num total de 27 unidades ao total.”

MULHERES NA SUCESSÃO DA REVENDA

Na revenda de combustíveis, não há dados para saber o número de empresárias e funcionárias contratadas pelos postos. No entanto, as mulheres empreendedoras costumam ter um olhar diferenciado para o negócio, investindo em inova-

ção e relacionamento, o que resulta no sucesso das iniciativas.

Um destes exemplos é Magnólia Rolim, revendedora e presidente do Sindicombustíveis - MA. Ela lidera o negócio da família, gerenciando um conglomerado de empresas que envolvem desde postos de combustíveis até a venda de pneus. Apesar disso, a empresária relata que teve dificuldades em ser reconhecida como liderança mesmo entre os familiares. “A começar pela própria família. Meu pai é nordestino e tem uma visão de que seria um homem que deveria estar ali, não uma mulher. Ele acreditava que eu iria trabalhar mais ao lado, auxiliando. Eu trabalho com ele há 20 anos, mas é como se ele não me enxergasse. Não é culpa dele, o motivo é a cultura ainda existente. Então, a gente tem que estar vigilante o tempo todo”, disse ela.

Segundo Magnólia, esse posicionamento familiar começou a mudar após ela criar um serviço de consultoria, que foi integrado aos negócios da família. “Fui escolhida por eles para estar na linha de sucessão. E, coincidentemente,

o nome da empresa é o meu nome, porque eu sou a irmã mais velha. As pessoas olhavam no começo e falavam 'ah, filha do seu João'. O meu próprio pai fala, 'ela é minha sucessora'."

Além de liderar 17 postos espalhados entre os estados do Maranhão, Piauí e Ceará, Magnólia Rolim promove a diversidade nos negócios que gerencia. Após assumir a presidência do Sindicombustíveis - MA, ela convidou outras revendedoras para participar do sindicato. "Hoje temos três mulheres na diretoria, onde antes não havia nenhuma. Eu fui atrás de empreendedoras no mercado. Chamei três delas que estão no ramo, estamos numa retomada."

A busca pela equidade de gênero também se estende ao negócio de distribuição, liderado por Magnólia Rolim, que atende os estados de Goiás, Piauí e Maranhão. "Nós temos a primeira mulher motorista de caminhão, foi uma luta para conseguir, mas conseguimos. Eu tenho uma mulher gerente de posto na minha rede, minhas próprias irmãs também são chefes, lideranças do setor", contou a empresária.

MAYARA CARVALHO acredita que as mulheres têm maior sensibilidade tanto para atender aos clientes quanto para lidar com os colaboradores

REVENDEDORAS TOP

Reunidas por meio de um grupo no WhatsApp, mais de 400 revendedoras do setor de combustíveis no Brasil fazem parte do "Revendedoras Top". Magnólia Rolim, que faz parte do grupo, comenta que assuntos pertinentes, como mercado e liderança feminina, são discutidos entre as participantes. "Percebemos cada vez mais a participação de mulheres donas de postos, seja junto com esposo/ família ou sozinhas, ou que herdaram do pai, como eu, e já não existe mais aquela história de tem que ser o homem que tem que estar presente", disse Magnólia.



LIDERANÇA INATA

Além da sucessão de negócios entre familiares, o setor de revenda também atrai novas empresárias, como Mayara Carvalho, que lidera um posto de combustíveis em Tocantinópolis (TO). Ela entrou no negócio em 2015 e está prestes a completar dez anos de gestão.

“A gente tem uma sensibilidade maior, no atendimento ao cliente, em atender às necessidades do consumidor, em oferecer um ambiente mais aconchegante no posto, independente dele ser homem ou mulher. O Petronorte é um posto bem diferente aqui na região Norte. Ele tem um restaurante, uma conveniência grande, super confortável, com uma decoração diferente daquela de um posto tradicional”, disse.

Na gestão do posto, Mayara não enfrentou obstáculos para liderar o negócio. A empresária, que atua em outros setores além do de combustível, fala sobre como a mulher demonstra autoridade, sem perder a delicadeza. “A gente tem que se posicionar de uma maneira defensiva, mas não ofensiva. Temos que mostrar nossa autoridade, mas, ao mesmo tempo, entender nossa delicadeza. Tem a questão da liderança, que nos obriga, às vezes, a mostrar que somos fortes e temos opinião, independente de ser um ambiente extremamente masculino.” ■

Conquistas no mercado de trabalho

Apesar de o tema da diversidade e equidade de gênero ser cada vez mais divulgado, um estudo do Observatório Nacional da Indústria (CNI) mostra que apenas 39,1% dos postos de liderança são ocupados por pessoas do gênero feminino. No entanto, embora ainda estejam em minoria, o levantamento mostra que houve um crescimento da participação feminina de 9,5%, entre 2013 e 2023.

A presença da mulher no mercado evoluiu consideravelmente nos últimos anos, mas ainda existe um grande caminho a percorrer. O estudo da CNI, que ouviu 1.000 empresários (sendo 40% mulheres), aponta que a paridade salarial aumentou na última década, atingindo o valor de 78,7 em 2023, onde o índice de igualdade total corresponde a 100.

Para mitigar a desigualdade salarial e de oferta de emprego, empresas apostam em campanhas de inclusão e promoção de lideranças femininas. A cada dez indústrias no Brasil, cerca de seis delas desenvolvem ações de promoção de igualdade de gênero há pelo menos cinco anos.

Mercado precisa corrigir assimetrias do **RenovaBio**

Fotos: Paulo Nogueiras



Criado para funcionar de forma similar ao mercado de carbono, o Programa vem enfrentando problemas relacionados à emissão de créditos de descarbonização, os CBIOS, que acabam se tornando um custo “invisível” para a sociedade

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Não é de hoje que o mercado questiona as distorções do RenovaBio, programa criado pela Lei Federal 13.576/2017, para fomentar os biocombustíveis. No entanto, já há algum tempo, vem causando desequilíbrio no preço dos combustíveis.

O programa criou os créditos de descarbonização (CBIOS), que são títulos emitidos por empresas que produzem ou importam combustíveis renováveis, e que são comercializados em Bolsa de Valores (B3). Desde 2019, as distribuidoras de combustíveis têm obrigação compulsória de compra de CBIOS, como forma de compensar as emissões decorrentes dos combustíveis fósseis. A ideia é similar à do mercado de carbono, no qual empresas que produzem energia limpa geram créditos, que são comprados por outras que não conseguem reduzir ou mitigar suas emissões.

No entanto, no caso do RenovaBio, o setor considera que existem distorções que interferem no funcionamento do programa. Uma delas é o fato de que quem tem obrigação de comprar os CBIOS são as distribuidoras. Para a Federação Brasilcom, que representa as companhias regionais do elo distribuidor, as refinarias de petróleo são muito mais poluentes que o elo intermediário e essa obrigatoriedade deveria ficar para o setor do refino. Segundo o vice-presidente da en-

tidade, Abel Leitão, “na maior parte dos países, quem compra os créditos de descarbonização são as refinarias, que de fato emitem grande quantidade de gases de efeito estufa. As distribuidoras emitem cerca de 1%, então não faz sentido que essa obrigação seja compulsória para a distribuição. O princípio correto seria o de quem polui mais, paga mais”, afirmou.

Outra questão que prejudica o RenovaBio é a volatilidade do valor dos CBIOS. Isso ocorre porque as distribuidoras têm uma quantidade mínima obrigatória de compra dos créditos, mas os emissores não têm a mesma exigência. Dessa forma, se faltam CBIOS no mercado, isso ocorre por conta da menor emissão de títulos. A distorção começa neste aspecto, com menos CBIOS emitidos e a alta demanda por compra pelas distribuidoras, que acaba resultando em aumento de preço, exatamente como a lei de mercado, de acordo com a dinâmica da oferta e procura.

Apenas para exemplificar, em 2022, o preço unitário do CBIO era de R\$ 40. Esse valor chegou a R\$ 200 (2022) e hoje está em torno de R\$ 100. “Isso significa um impacto no preço final do combustível de aproximadamente R\$ 0,10 por litro. São custos invisíveis para o consumidor, mas quem paga o preço é o posto. A distribuidora, quando tem essa elevação de cus-



Da esquerda para direita: José Antônio Rocha (Fecombustíveis), deputado Bandeira de Mello (RJ) e James Thorp Neto (Fecombustíveis)

tos, vende mais caro aos postos. Estes, por sua vez, não podem elevar os preços, sob risco de serem autuados por órgãos de defesa do consumidor. Temos que explicar o tema para os clientes, imprensa e fiscalização”, ressaltou o presidente da Fecombustíveis, James Thorp Neto, durante *workshop* realizado em parceria com a Brasilcom, com apoio da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), em 20 de março, em uma iniciativa da Câmara Brasileira do Comércio de Combustíveis (CBCC).

Não bastassem tais fatores, ainda existe um desequilíbrio causado pelo fato de

que nem todas as distribuidoras estão adimplentes com a compra de CBIOS. Segundo o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), até o final de fevereiro 50 distribuidores estavam inadimplentes no mercado (35% das empresas distribuidoras com metas), das quais 11 são inadimplentes recorrentes (2020, 2021, 2022). Ou seja, aquelas que não adquirem os CBIOS não têm esse impacto extra no custo do combustível – e podem acabar trazendo concorrência desleal ao mercado.

“Nosso foco é dar transparência ao tema e pedir as devidas correções, para que o programa funcione adequadamente”, disse

Thorp, na abertura do *Workshop*. “O programa é muito bem-intencionado, mas precisa funcionar de forma mais justa”.

ASSIMETRIAS PREJUDICAM

FUNCIONAMENTO JUSTO DO RENOVABIO

Durante o evento, realizado em 20 de março (confira o [vídeo na íntegra](#) na página da Fecombustíveis), Aurélio Amaral, ex-diretor da ANP e atual diretor de Relações Externas e de Comunicação da Eneva, destacou que o RenovaBio já tinha assimetrias desde o início. “Quando fui chamado para ser o relator, resisti muito, pois entendi as dificuldades do programa, mas considerei necessário trazer propostas de melhoria”, explicou.

“Não se trata de uma crítica, mas sim da necessidade de fazer uma correção no programa, pois quem paga a conta disso somos todos nós, que utilizamos veículos automotivos. É um problema da sociedade como um todo”, reforçou Amaral, destacando considerar justa a oneração do combustível fóssil para o aumento dos biocombustíveis, dentro do contexto de transição energética. “Mas, essa transferência de obrigação gerou desequilíbrio. Cerca de 80% do programa é composto por produtores de etanol. Isso é importante para desenvolver essa indústria,

o setor é relevante para o Brasil e deve ser incentivado”, disse Amaral.

No entanto, em sua avaliação, existem falhas nos princípios do programa. “O C BIO, em tese, deveria ser equivalente à emissão de uma tonelada de carbono. Porém, por não ser aderente às metodologias internacionais, já não há como contribuir para o programa. Por que? Porque simplesmente uma empresa já existente, que já produzia (e gerava poluição), recebeu uma ‘nota’, relativa ao número de C BIOs, sem nenhuma adicionalidade”, explicou.

Segundo Amaral, a questão da adicionalidade significa que, tudo o que a empresa produz e gera créditos de carbono, está sendo contabilizado a partir de agora. “Ou seja, a produção antiga não é contabilizada, não existe mitigação, portanto não contribui para a redução de emissões, considerando esse período mais longo. É fundamental mensurar a mitigação das empresas que já poluíram”, apontou.

Outro ponto destacado por Amaral é o fato de a indústria sucroalcooleira poder optar pela produção de etanol ou de açúcar. “Como houve aumento da produção de açúcar, as usinas geraram 16% a menos de biocombustível, o que causou o aumento inflacionário do crédito de descarbonização”. Segundo ele, a falta de

previsibilidade é um dos grandes entraves do mercado. “O preço vai às alturas e a falta previsibilidade neste modelo atual gera efeito inflacionário e perverso, especialmente para as pequenas distribuidoras”, completou.

RENOVABIO DEVERIA SER INTEGRADO AO MERCADO DE CARBONO

Na visão de Amaral, da maneira como o programa está estruturado, ele se transformou, meramente, em uma forma de transferência de renda. “Não há métricas, nem



Antônio Márcio Thomé, professor da PUC-Rio, que realizou estudo sobre os CBIOS

contrapartida ou fiscalização. A sociedade está pagando pelo que não está recebendo”, pontuou Amaral, mencionando a Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin), apresentada pelas distribuidoras. “Não vejo como o Governo pode se posicionar nesse sentido, já que não poderá ficar contra a sociedade”, esclareceu. “Ou seja, o RenovaBio não cumpre seus objetivos”.

O especialista considera que a alternativa, para tanto, seria trazer o RenovaBio para o Programa de Créditos de Carbono, capaz de descarbonizar o setor e fazer com que “o Brasil não passe vergonha”. Além disso, o RenovaBio, segundo números da ANP, não trouxe benefícios nem elevação da produção de biocombustíveis.

EXTERNALIDADES DO RENOVABIO

De acordo com o professor Antônio Márcio Tavares Thomé, da PUC-Rio, que realizou estudo sobre o tema, os CBIOS não podem ser considerados títulos de descarbonização. “Para uma organização criar um título de carbono, é necessário que ela comprove descarbonizar suas atividades, a mais do que já era feito no passado”, explicou.

Segundo ele, essa questão, no setor de combustíveis, é bastante subjetiva. “É mais fácil quando falamos de refloresta-

mento, por exemplo, pois é possível medir os efeitos químicos da terra e o sequestro de carbono”, ilustrou Thomé.

No Brasil, segundo ele, o mercado de carbono está muito apoiado em títulos verdes, em uma regulamentação essencialmente baseada no segmento florestal. “Temos 11 projetos de lei para o tema, o que significa que há um longo caminho pela frente. Mas, a ideia geral do mercado de carbono é que quem polui, é quem mais paga pelos créditos. Quem produz energia renovável pode se beneficiar com os créditos”, afirmou.

Em sua avaliação, o RenovaBio precisa ser integrado a essa discussão. “Não adianta depois reclamar de externalidades negativas, precisamos, agora, definir as bases do programa, de forma que seja viável para toda a cadeia. Isso inclui, por exemplo, outros combustíveis que seriam elegíveis e ajustes no programa atual”, ressaltou.

Thomé explicou, ainda, outra questão relativa à comercialização dos CBIOs na B3. “O volume negociado disponibilizado na B3, até agora (março/2023) representa R\$ 18,12 bilhões, relacionados a 16,4 milhões de CBIOs registrados entre 28/4/2020 e 24/11/2023”, disse.

No entanto, segundo ele, este valor considera todas as transações de CBIOs,



Abel Leitão, da Federação Brasilcom, defende a compra dos CBIOs pelas refinarias

inclusive aquelas realizadas com o mesmo título, entre agentes diferentes. “Por exemplo, se a empresa A compra 1.000 CBIOs por R\$ 100,00 (unidade) e a organização B os revende por R\$ 150,00 para a C, a B3 registra duas transações, de R\$ 100.000 e de R\$ 150.000, e 2.000 CBIOs transacionados, em conformidade com as regras do regulador e legislação, normas e portarias vigentes”, exemplificou. Isso, claramente, faz com que o valor unitário do CBIO aumente. “O programa não está cumprindo seus fundamentos e concepções”, declarou Thomé. ■

CONVENIÊNCIA

NRF'24
RETAIL'S
BIG SHOW

NRF 2024 aconteceu em janeiro, em Nova York

Fotos: Jason Dixon Photography

Relacionamento com o cliente ainda é o diferencial do varejo

Apesar do crescimento dos negócios digitais e de plataformas de e-commerce, os pontos de venda físicos permanecem atraindo a preferência dos consumidores. A perspectiva é de que, pelo menos nos próximos três anos, 76% dos resultados do varejo, na Europa, Ásia e Américas, venham de lojas físicas

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Após o período de pandemia, os consumidores se habituaram com compras *online*, meios de pagamento digital e serviços de *delivery*. No entanto, segundo discussões ocorridas durante a convenção anual da National Retail Federation (NRF), entidade que representa o mercado de varejo nos Estados Unidos e que organiza o maior evento global do setor, as lojas físicas ainda têm grande futuro pela frente – especialmente se investirem em estratégias para garantir a melhor experiência do cliente.

O evento, realizado entre os dias 14 e 16 de janeiro, em Nova York, reuniu mais de 40 mil pessoas (sendo mais de três mil brasileiros), vindas de cerca de 100 países. E trouxe, como uma de suas principais conclusões, a perspectiva de que as lojas físicas ainda devem responder pelos melhores resultados do varejo (76%), pelo menos, pelos próximos três anos. E o dado não se refere somente aos grandes varejistas: restaurantes, lojas de conveniência, pequenos mercados, comércios menores, entre outros, devem continuar atraindo clientes ainda por um bom tempo – mas, isso desde que invistam nas melhores estratégias para garantir a boa experiência do consumidor. O relacionamento com o cliente, de acordo com especialistas em

varejo que participaram da NRF, será decisivo para o bom desempenho do negócio.

BOA EXPERIÊNCIA É ATRATIVO PARA LOJAS FÍSICAS

“O papel evolutivo da loja física em um mundo cada vez mais digitalizado” foi um dos grandes temas da NRF deste ano. Lee Peterson, da consultoria WD Partners, apresentou, durante o evento, um estudo que mostrou que dois terços dos norte-americanos preferem comprar *online*, em função da facilidade, preço e conveniência.

“O que, então, pode ser um atrativo para que as lojas físicas permaneçam relevantes? A resposta é a experiência do cliente, incluindo experiência sensorial. O consumidor precisa se sentir bem no ambiente, a temperatura deve ser agradável, o atendimento gentil, a oferta de produtos adequada”, disse ele, em sua apresentação. “Então, se o cliente encontrar um ambiente onde se sinta confortável e puder ter experiências sensoriais, melhor ainda. As pessoas não precisam mais ter de ir a uma loja, elas precisam querer ir”, argumentou. Segundo o especialista, a experiência sensorial pode incluir diversos elementos, como música, uma xícara de café, iluminação adequada, *wi-fi*, conforto térmico, organização, sanitários limpos, aromatização, entre outros fatores que contri-



Principal evento de varejo mundial apontou as tendências para o setor nos próximos anos

buem para que o cliente se sinta bem e tenha vontade de retornar ao ponto de venda.

OPORTUNIDADE DE APRENDIZADO

Thiago Melo, CMO e CPO da Linx, que oferece *softwares* para diversos segmentos do varejo, incluindo postos e lojas de conveniência, destacou que o evento é bastante relevante para o varejo global – e muito visitado por empreendedores brasileiros –, e seu grande ponto positivo é mostrar os caminhos e tendências de negócios.

Em sua visão, a convenção NRF é uma oportunidade de aprendizado. “Vários temas se mostraram como tendência, como

a inteligência artificial. Muitas pessoas ainda têm visão limitada da IA, mas a verdade é que essa tecnologia possibilita diversas ferramentas. Por exemplo, ela capta e analisa dados, permitindo que o gestor do empreendimento entenda melhor o comportamento do cliente e, com isso, antecipe tendências, oferecendo uma personalização do atendimento. Além disso, a tecnologia contribui para a gestão de estoques e melhor controle da cadeia de fornecimento, viabilizando diversas operações”, exemplificou.

Gilsinei Hansen, *Senior Adviser* da Stone, destacou que a IA é importante, inclusive,

para que os varejistas mantenham um estoque adequado ao seu público. “O varejista não quebra por causa dos impostos ou por outra razão, ele quebra porque compra errado”, ressaltou. “Porém, hoje, somente 8% das empresas de varejo estão usando as ferramentas de IA, que poderiam trazer melhores resultados ao negócio”.

Ou seja, em sua avaliação, com o uso correto das ferramentas, e também com a integração do estoque com o PDV, seria possível reunir diversas métricas, facilitando a identificação de produtos com mais giro, itens pouco interessantes para os consumidores, mercadorias perto da data de vencimento, entre outros detalhes. “Com tais informações, é possível planejar a reposição de estoques de forma antecipada, com a quantidade adequada de produtos, negociar melhores preços com os fornecedores e até determinar quais mercadorias devem ser vendidas por valor promocional, evitando que encalhem na loja”, explicou.

No caso das lojas de conveniência, um bom exemplo de uso de tecnologia é a venda de chocolates e ovos de Páscoa. Segundo os especialistas em varejo, muitas pessoas optam por comprar em atacados ou outros varejos, em função do valor. Porém, sempre existe a compra de última hora e oportunidade, e o varejista que tiver o produto na

loja vende. Por outro lado, além do fato de chocolates serem perecíveis e afetados pela temperatura, os produtos perdem o apelo após a data comemorativa. Então, como saber qual quantidade comprar e quando colocar os itens em promoção? Neste momento, a análise do comportamento de compra de seu cliente pode trazer indicadores relevantes e contribuir para o sucesso das vendas, evitando o desperdício de produtos.

“A IA deve ser vista como um braço direito do varejista, ajudando a fazer a seleção de produtos, contribuindo para otimizar o estoque e entregar maior agilidade”, disse o especialista em varejo, Antônio Sá, que também participou da NRF.

INSIGHTS DA NRF PARA O MERCADO BRASILEIRO

Além da importância de as lojas entenderem o comportamento e demandas dos clientes e focarem seu atendimento de forma a garantir a melhor experiência, o evento também trouxe outros *insights* valiosos para os varejistas brasileiros.

Magic Johnson Jr, jogador de basquete norte-americano, abordou em sua apresentação a importância de os empresários terem atitude, disciplina e foco. “É preciso ter um propósito”, afirmou. “É muito difícil se tornar o número um — mas é mais difícil ainda se manter o nú-

mero um”, disse ele, motivando os empresários a terem resiliência nos negócios.

Especificamente para as lojas brasileiras, qualquer que seja o segmento de atuação ou porte, os especialistas alertam para algumas tendências. Lojas autônomas, pagamento sem contato e até a “tecnologia invisível” são inovações que devem ganhar mercado. Inclusive, na última edição da The Nacs Show, realizada em outubro passado, também nos Estados Unidos, principal evento internacional de conveniência e postos de combustíveis, o tema ganhou relevância.

O evento, na avaliação de visitantes brasileiros, deu grande destaque para as aplicações de tecnologia. Segundo Renato Inama, representante da Associação Brasileira da Indústria de Equipamentos para Postos de Serviços (Abieps), além das soluções já conhecidas da IA, outras inovações ganham espaço, como câmeras inteligentes, que monitoram espaços menores (caso de lojas de conveniência com poucos atendentes ou mesmo autônomas) e captam comportamentos suspeitos, o que reduz as perdas do empreendimento. Etiquetas RFID (*Radio Frequency Identification*, na sigla em inglês) também fazem parte das inovações, permitindo que o consumidor pague sua compra sem a necessidade de interlocução com um atendente humano e com toda a segurança.

Neste caso, câmeras e sensores detectam o que o consumidor compra e ele pode sair da loja sem ter contato com ninguém. Minutos depois, uma mensagem no celular avisa sobre a sua compra e a cobrança é feita no seu cartão.

“A chegada da IA nos postos de serviços já é uma realidade, inclusive na pista, com as soluções para conhecer melhor o comportamento do cliente, oferecer meios de pagamento rápidos e mais seguros. Os empresários do setor precisam ter um olhar para isso”, disse ele.

PROXIMIDADE COM O CLIENTE

Mesmo que os pequenos varejos não tenham, ainda, condições de arcar com investimentos em tecnologia, a digitalização da operação é considerada uma estratégia para aproximar os clientes. Toda empresa precisa ter um canal digital, segundo Melo, da Linx.

“Não estou dizendo que todas precisam ter um *e-commerce*, uma loja *online*. Porém, ter uma rede social, um *WhatsApp* para conversar com os clientes e prestar informações é indispensável”, disse. “Isso aproxima os consumidores que frequentam a loja física e permite, sim, que o varejista comece a usar a inteligência de dados em suas ações, com o melhor entendimento das escolhas dos clientes”. ■



Revisão da legislação de gerenciamento de áreas contaminadas: um assunto para ser acompanhado de perto

O ano de 2024 começou com uma pauta ambiciosa do Poder Público Federal, em âmbito ambiental. Há uma quantidade enorme de temas para serem enfrentados, com a criação de novas legislações e aprimoramento de algumas antigas.

Dentro dessa última opção, pode-se destacar a legislação nacional sobre áreas contaminadas, no caso específico a Resolução CONAMA 420, de 28 de dezembro de 2009, que dispõe sobre critérios e valores orientadores de qualidade do solo, quanto à presença de substâncias químicas, e estabelece diretrizes para o gerenciamento ambiental de áreas contaminadas por essas substâncias em decorrência de atividades antrópicas.

A legislação acima serviu de suporte, de verdadeiro guarda-chuva, para que outros estados da federação criassem suas próprias legislações estaduais sobre áreas contaminadas. Então, uma alteração na legislação do CONAMA irá refletir nas legislações estaduais e é por isso que se torna importantíssimo acompanhar as mudanças que estão sendo propostas.

Na revisão da legislação que está sendo proposta pelo CONAMA, o conceito mais importante certamente é o de "agente estressor". Mas, o que seria isso? Agente estressor é (na definição proposta) "qualquer agente físico, químico ou biológico que potencialmente pode causar efeito adverso ao meio ambiente ou à saúde humana".

Em uma primeira leitura parece um conceito ordinário, sem muita importância. Mas, não é! O conceito de agente estressor amplia o gerenciamento de uma área contaminada, para além de substâncias químicas. E, com efeito, passa a incorporar agentes físicos e biológicos na avaliação de uma área contaminada.

Hoje, o gerenciamento se dá com lastro no risco à exposição, de determinado receptor, a um produto químico. É um conceito maduro, objetivo e bastante utilizado na legislação nacional e internacional. O gerenciamento com lastro, para além dos riscos associados a produtos químicos, com o uso de agentes físicos e biológicos, pode abrir oportunidade para a criação de exigências subjetivas e absurdas.

A revisão está no início e muito há para ser debatido, mas, segundo o conceito de estressor ambiental, poder-se-ia ter dois postos com o mesmo cenário de exposição química, um em Pato Branco-PR e outro em Manaus-AM, mas com consequências diversas por conta de estressores físicos ou biológicos.

Por exemplo, há fatores físicos que determinam o limite de aceitação do ser humano ao meio ambiente de calor, em outras palavras o limite ao estresse térmico. Pode-se utilizar o WBGT ("Wet Bulb Globe Temperature"), ou o HI ("Heat Index), da NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration, agência norte-americana que monitora a atmosfera e os oceanos).

Então, os fatores de umidade e irradiação, que são diferentes nas cidades acima, podem ser a linha de corte entre remediar ou monitorar. Como utilizar fatores físicos, se eles são intrínsecos ao meio ambiente em que a empresa está inserida?

Hoje, no início deste debate, temos mais dúvidas do que certezas quanto ao uso do conceito de agente estressor. Todavia, o que é ponto pacífico é a necessidade e o empenho de acompanhar de perto esse tema, no CONAMA, pois importa a todos.



Encontro Sul-Brasileiro marca início da agenda do setor em 2024

Evento realizado na cidade de Gaspar (SC), entre os dias 15 e 16 de março, trouxe à discussão diversos problemas do setor, como irregularidades que interferem na concorrência e mudanças previstas pelo PL Combustível do Futuro

POR MÔNICA SERRANO

Santa Catarina iniciou o ciclo de eventos da revenda de 2024, com o Encontro Sul-Brasileiro de Revendedores e Lojas de Conveniência, entre os dias 15 e 16 de março, no Fazzenda Park Hotel, em Gaspar (SC). O tradicional encontro anual do Sul do país foi um sucesso de público e contou com a participação dos princi-

pais líderes do setor e representantes das distribuidoras, além de autoridades regionais.

Participaram da cerimônia de abertura: Júlio Cesar Zimmerman, presidente do Sinpeb, sindicato que representa a revenda de Blumenau; Jefferson Davi de Espindula, presidente do Sincombustíveis, que representa a revenda do Litoral Catarinen-

se; Luiz Antonio Amin, presidente do Sindipetro – SC; Vicente Sant’Anna Neto, presidente do Sindópolis, que representa a revenda de Florianópolis; James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis; Kleber Wan-Dal, prefeito de Gaspar (SC); e Hélio Dagnoni, presidente da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo de Santa Catarina (Fecomércio - SC).

O anfitrião do evento, Júlio Zimmermann, agradeceu a participação de todos e prestou uma homenagem a Maria Antonieta Andrade de Souza, ex-superintendente de Qualidade de Produtos da ANP, em reconhecimento ao trabalho desenvolvido e atenção dedicada à revenda no período em que atuou na Agência.

Durante a cerimônia, James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, destacou o envolvimento da entidade com o combate ao mercado irregular, juntamente com o Instituto Combustível Legal (ICL), a fim de estimular um mercado leal e justo. “Enfrentamos problemas diariamente, mas não nos omitimos. Lembremos que nem a Fecombustíveis, nem os sindicatos filiados têm papel de fiscalização, de Polícia ou Receita Federal, mas precisamos, sim, dar subsídios a essas entidades, para que o mercado seja cada vez mais leal e justo”.

Thorp também destacou que a Fecombustíveis está atenta às mudanças propostas pelo projeto de lei Combustível do Futuro. Ele citou que a entidade participou de uma reunião recentemente com o deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), relator da matéria, e está acompanhando os pedidos de mudanças na mistura do etanol anidro à gasolina para 35% e no teor da mistura do biodiesel no diesel para 25%. “Nós não somos contra os combustíveis verdes, não somos contra a modernidade, mas a gente se preocupa demais com os problemas que batem à nossa porta, como as borras (em função do aumento do biodiesel no diesel) que são formadas, por isso acompanhamos muito de perto as mudanças para que essa conta não chegue no colo do revendedor”, disse. (Veja mais na **Reportagem de Capa** desta edição).

COBRANÇA DESPROPORCIONAL

O novo critério para calcular a Taxa de Controle de Fiscalização Ambiental (TCFA), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama), foi outro tema que está sendo monitorado pela Federação, de acordo com Thorp. Segundo

ele, a cobrança da taxa, que já era um problema, ficou pior para postos revendedores que têm filiais.

“Por uma simples interpretação, a taxa cobrada trimestralmente passou de R\$1.000,00 para R\$ 5.000,00, o que representa 500% de aumento. O que já era um absurdo ficou pior ainda. Tudo isso não passa despercebido pela Federação, estamos acompanhando e a gente faz o que está ao nosso alcance”, reforçou.

Por todas as questões que interferem no funcionamento sadio do setor, Thorp solicitou aos revendedores presentes ao evento que sejam mais participantes de seus sindicatos, pedindo mais envolvimento com os problemas que afetam o mercado. “Participem do seu sindicato, opinem, ofereçam sugestões, pois somente assim podemos representar a revenda.”

REVENDA GERA OPORTUNIDADES DE TRABALHO E RENDA

O presidente da Fecomércio-SC, Dagnoni, destacou em seu discurso a união entre os líderes das Federações e dos sindicatos da revenda, que estão envolvidos com os temas em comum. Ele também informou que já está disponível para os empresários que pagam a con-

ta do sistema S, o cartão do empresário, uma iniciativa da Fecomércio, que visa promover a utilização dos serviços do Sesc e Senac pelos empresários.

Já Wan-Dal, prefeito de Gaspar, expôs as prioridades que foram elencadas durante a campanha eleitoral, como o desenvolvimento econômico, e destacou que a sua gestão une os esforços do poder público – entre Executivo e Legislativo – juntamente com as entidades empresariais para trazer evolução à cidade. “Vocês proporcionam o maior programa social para o país, com a geração de oportunidade e renda, seja do pai de família que precisa levar o sustento para casa, seja do jovem que está iniciando no mercado de trabalho, incentivando para que o empregado de hoje seja o empresário de amanhã”, disse à revenda.

MERCADO IRREGULAR

O encontro dos revendedores abordou uma das principais dores do setor: o mercado irregular. Para comentar as iniciativas de combate às fraudes, Carlo Faccio, diretor do Instituto Combustível Legal (ICL), explanou como funciona a atuação da entidade, em conjunto com os órgãos fiscalizadores.



Da direita para a esquerda: Guido Silveira (Ipiranga); Carlo Faccio (ICL); Jefferson Rejaile (Brasilcom); James Thorp Neto (Fecombustíveis), Marconi Alves dos Reis (Vibra) ; e Leonardo Osório (Raizen)

Faccio apontou as principais operações recentes de desmonte aos esquemas organizados. Uma delas foi a Operação Carbono, que descobriu um galpão usado para adulterar combustível, que trazia nafta importada, em Feira de Santana (BA), em 25 de janeiro.

“Essa ação foi desencadeada pela Secretaria da Fazenda, porém, ela faz parte de outra operação, que se chama Corredores de Importação. Entre seus desdobramentos, foram fei-

tas apreensões de 18 caminhões. O intuito dos agentes irregulares era comprar nafta, produto que era colocado nos tanques do depósito e adicionado ao etanol hidratado”, explicou. Após a formulação, a mistura era comercializada como gasolina C para a região Nordeste e Centro-Oeste.

Todo o processo partiu de um amplo esquema organizado criminoso, que envolveu a ação conjunta além da Sefaz-BA, do Departamento de Repres-

são e Combate ao Crime Organizado (Draco) e a ANP. Segundo o ICL, há 80 facções criminosas agindo no país, como um poder paralelo.

COMBATE AO METANOL

Outra ação de combate às irregularidades citada por Faccio envolveu a atuação conjunta do ICL em parceria com o Recap, sindicato que representa a revenda de Campinas (SP) e região, para combater o uso de metanol, substância tóxica, que tem sido misturada de forma irregular à gasolina e ao etanol hidratado.

Na região de Campinas houve casos de óbito de moradores de rua, que compraram etanol no posto e ingeriram o produto contaminado por metanol. Faccio alertou o quanto a substância é perigosa à saúde e elogiou a campanha de esclarecimento à população, liderada por Emílio Martins, presidente do Recap.

Segundo os dados da ANP, divulgados pelo ICL, no ano passado, o índice de não conformidade com a presença do metanol na gasolina resultou em 5,1% do total, ou seja, 3,34 bilhões de litros e 5,1% fora de especificação na mistura do biodiesel no diesel, totalizando 170 milhões de litros.

REFORMA TRIBUTÁRIA

O painel que abordou o mercado de combustíveis foi outro destaque do evento. Com a mediação de James Thorp, o debate contou com a participação de Leonardo Osório, representante da Raízen, Marconi Alves dos Reis, diretor da rede Postos Sul da Vibra, Jefferson Rejaile, vice-presidente da Federação Brasilcom e diretor da RDP, Carlo Faccio, do ICL, e Guido Silveira, vice-presidente Jurídico e de Relações Institucionais da Ipiranga.

Silveira falou sobre os impactos da reforma tributária no setor e a expectativa do mercado pelas mudanças. Ele destacou que as alíquotas monofásicas de ICMS foram diferenciais para garantir a essencialidade dos combustíveis. “Isso ocorreu em 2022, mas o desafio, em 2023, foi garantir que a medida fosse mantida. Felizmente foi, embora outros tributos tenham sido estabelecidos. Nosso desafio, este ano, é acompanhar a regulamentação dessa reforma tributária, para que não ocorram retrocessos e de forma que a sistemática da monofasia chegue, também, aos biocombustíveis”, disse ele, reforçando o objetivo de incluir o etanol no escopo da Lei Complementar 192.

Ele também citou o imposto seletivo, que deve ser criado com a reforma, como uma preocupação. “É uma coisa que ainda está aberta e merece nossa atenção”, destacou. “Precisamos acompanhar o tema”.

Leonardo Osório comentou o papel dos biocombustíveis na matriz energética, reforçando que o Brasil já tem uma matriz das mais limpas do mundo, especialmente na mobilidade, em função do etanol. “O etanol está sendo, cada vez mais, utilizado como fonte de geração de outros biocombustíveis, com o etanol de 2ª geração, e também o biocombustível de aviação”, destacou.

Ele ressaltou as mudanças em discussão no PL Combustível do Futuro, como elevação do teor de anidro na gasolina e de biodiesel no diesel, como oportunidade para o Brasil se diferenciar na transição energética. “Porém, apesar da importância disso, temos preocupação com a oferta e também com a qualidade”, destacou, mencionando acreditar que o país está bem posicionado para ser referência global em biocombustíveis.

Thorp, da Fecombustíveis, mais uma vez, reforçou a preocupação com a ele-



vação do teor do biodiesel adicionado ao diesel fóssil, que causa problemas de qualidade e elevação de custos, decorrentes da necessidade de aumento

de procedimentos de manutenção, como drenagem de tanques, troca de filtros com maior frequência, entre outros. “Ressaltamos, mais uma vez, que não somos contrários ao biocombustível, mas ele precisa ser viável e seguro para toda a cadeia”, destacou.

DESCARBONIZAÇÃO

O presidente da Fecombustíveis também abordou a questão do mercado de carbono e RenovaBio (veja mais na página 32), que, apesar de ser uma oportunidade para descarbonizar as atividades, está impactando no preço de bomba dos combustíveis. “São custos invisíveis, que incidem sobre o preço final do combustível, sem conhecimento por parte dos consumidores”, disse.

Osório comentou que não pode haver uma obrigação de compra de créditos de descarbonização (CBIOS), sem a mesma obrigatoriedade de emissão dos títulos. “Esse desequilíbrio, de fato, encarece o preço final do combustível e causa uma assimetria no mercado, pois algumas empresas não compram os CBIOS, acabando em situação mais vantajosa em relação à concorrência”, destacou.

Rejaile lembrou que o mercado de carbono é um programa global, que visa estimular a redução de emissões (e a compensação delas, por parte das empresas que não conseguem reduzir). No entanto, no mercado de combustíveis, esse programa ainda não está funcionando de maneira adequada. Existe a obrigação de compra compulsória, mas nem todas as distribuidoras adquirem os CBIOS, o que, por si só, já traz desequilíbrios.

Além disso, a emissão dos CBIOS está aquém da obrigação do mercado, o que leva à elevação do seu preço, que se reflete nos preços dos combustíveis. Outra questão é o fato de que as distribuidoras são obrigadas a comprar o crédito, e não as refinarias, que seriam as maiores geradoras de gases de efeito estufa.

Outros temas em debate foram o avanço da mobilidade elétrica e a infraestrutura de recarga destes veículos. Para Thorp, essa realidade ainda deve demorar alguns anos para se concretizar, ainda mais pelo fato de o país ter opções de biocombustíveis. “Nosso mercado não está com os dias contados, é dele que tiramos nosso sustento e os combustíveis lí-

quidos devem ser importantes, ainda, por muito tempo”, disse o presidente da Fecombustíveis.

Em sua avaliação, a mobilidade elétrica é uma tendência, mas no Brasil deverá conviver com outras fontes de energia limpa. “Os postos que quiserem se preparar para atender aos veículos elétricos devem ter pontos de re-

carga rápida e serviços. Mas, é preciso avaliar se a infraestrutura valerá a pena, uma vez que o etanol, o gás natural (com a participação de biometano, previsto no PL do Combustível do Futuro) e novas tecnologias, como o diesel verde, podem ser determinantes para que o país atinja suas metas de descarbonização”, finalizou. ■



Produtos produzidos no Brasil

MEDIÇÃO ELETRÔNICA E MONITORAMENTO DE VAZAMENTO

ATENDE MINISTÉRIO DO TRABALHO

MODELO MTV1-T



Acesso remoto mobile

Painel Eletrônico de Medição
Monitoramento de Tanques

Certificação

Segurança



Sensor de vazamento

Sonda eletrônica

MODELO ELET1



Painel Eletrônico de Medição



PARCELAMENTO em até 48 vezes

CONSULTE REPRESENTANTE | comercial@telemed.com.br

11 3674 7790 | 11 98348 6480

www.telemed.com.br

Convenção Nacional
XX ExpoTRR - Foz do Iguaçu PR
Hotel Bourbon - 13 a 17 Março 2024

Da esquerda para a direita: Maurício Rejaile, presidente da Brasilcom; Deputado Federal Cláudio Cajado; Symone Araújo, diretora da ANP; Álvaro Faria, presidente do SindTRR; Daniel Maia, diretor da ANP; Deputado Federal Carlos Chiodini; e Carlos Eduardo Guimarães Jr, da Fecombustíveis

Divulgação SindTRR



Realização
**Sind
TRR**



Convenção Nacional TRR

37ª Convenção Nacional TRR bate recorde de público

Evento realizado pelo sindicato que representa os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs), em março, debateu questões do setor e dificuldades do mercado

POR ANA AZEVEDO

Com 485 participantes, representando 24 estados da Federação, a 37ª Convenção Nacional TRR bateu recorde de público. O evento, realizado entre os dias 14 e 17 de março, em Foz do Iguaçu, no Paraná, reuniu empresários do setor Transportador-Revendedor-Retalhista (TRR) e suas famílias, autoridades, representantes das distribuidoras nacionais e regionais e fornecedores de produtos e serviços.

Como ocorre tradicionalmente, a programação abordou temas importantes para o segmento, como a conversa com as distribuidoras regionais e nacionais, com a Agência

Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e com a Petróleo Brasileiro.

Durante a solenidade oficial de abertura, o presidente do SindTRR, Álvaro Faria, destacou as dificuldades enfrentadas nos últimos tempos e ressaltou que, apesar disso, o setor conseguiu atingir a marca histórica de 10 bilhões de litros comercializados em 2023.

Faria lembrou o papel da empresa TRR, que mesmo nos momentos mais difíceis, como em episódios de falta de produto, sempre esteve presente para atender às necessidades dos clientes. Ele também

destacou a presença de 12 Distribuidoras Regionais na Convenção.

Participando pela segunda vez da Convenção, a diretora da ANP, Symone Araújo, ressaltou a importância da comunicação realizada diretamente com o TRR e o sucesso da sala de atendimento da ANP, que já se tornou tradicional no evento.

Segundo ela, é dever da agência reguladora proteger o consumidor em relação à oferta e qualidade. “E, do ponto de vista da oferta, nossa grande preocupação será sempre o abastecimento nacional. Mas, como uma Agência vai garantir o abastecimento nacional, se não temos tanques, combustível, então, certamente será por inteligência de informação, e, sobretudo, por agentes como o TRR, que são particularmente especiais para chegarem nas regiões mais remotas do Brasil, mas têm sido parceiros importantes da ANP, especialmente nos momentos de dificuldade e de crise.”

O diretor da ANP, Daniel Maia, ressaltou os debates realizados durante o Painel Conversa com a ANP, e a presença ativa da Agência no evento, quer seja com os técnicos que participam da sala de atendimento ou a participação dos superintendentes e diretores. Segundo ele, essa proximidade contribui para um conhecimento mais efetivo de como funciona o mercado TRR na prática.

Carlos Eduardo Guimarães Jr, vice-presidente da Fecombustíveis, focou seu discurso no papel dos Sindicatos e da Federação nas discussões junto às autoridades, na definição de políticas públicas que envolvem o mercado de combustíveis, como o aumento do percentual de etanol na gasolina ou de biodiesel no óleo diesel.

O evento contou, ainda, com a participação do presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Macedo; com o gerente Jurídico e Tributário do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Mozart Rodrigues; e dos gerentes de Comércio Interno de Diesel da Petróleo Brasileiro, Leonardo do Nascimento Machado, e Leonardo Barbosa Campos Gouveia (que responde pela área Sul/Sudeste); além dos deputados Federais Carlos Chiodini e Cláudio Cajado.

EXPO TRR

A exposição, que aconteceu paralelamente à Convenção, comemorou 20 anos, também com recorde de expositores. Ao todo estiveram presentes: Abasteck, Atem, Biopetróleo, BP, Dislub Equador, Lar Corretora de Seguros, Fauko Import, Larco, Lupus, Nimo Energia, Petrobahia, RDP Energia, Royal Fic, Rumos Combustíveis, Santa Lúcia, Sim, Raízen, SW, Veloe go, Vibra e VW Caminhões e Ônibus. ■

BAHIA

Barreiras encerra ciclo anual



Em 1º de março, a revenda da região Oeste da Bahia, na cidade de Barreiras (BA), recebeu a última fase do Ciclo de Encontros Regionais de Revendedores de Combustíveis da Bahia 2023/2024, realizado pelo Sindicombustíveis Bahia

A solenidade de abertura do evento reuniu as principais instituições relacionadas ao segmento de combustíveis e empresariais na Bahia, além de autoridades, como o representante da Prefeitura de Barreiras, Melquiades das Neves, e o presidente da

Câmara Municipal, vereador Alcione Macedo. Participaram também a ANP, Polícia Rodoviária Federal da Bahia, Secretaria da Fazenda da Bahia (Copec), Sindicom Bahia (Sindicato das Empresas Distribuidoras de Combustíveis da Bahia), Associação Comercial da Bahia e de Barreiras, e Federação da Agricultura da Bahia.

“A ideia do evento é proporcionar à revenda conhecimento que ajude a desenvolver o negócio e, ao mesmo tempo, deixar o gestor bem informado so-



bre exigências legais e atuação dos órgãos de fiscalização”, afirmou Walter Tannus Freitas, presidente do Sindicombustíveis Bahia.

FOCO NO CLIENTE

Ricardo Pires, revendedor e fundador do ClubPetro, em sua palestra “Jornada do cliente: gerando credibilidade ao seu posto”, abordou as boas práticas, metodologia e plano de ação nos postos para fazer com que se construa um melhor relacionamento com o consumidor. E a especialista em *marketing* e RH para postos de combustíveis, Arítana Parreira, ressaltou a importância da gestão estratégica de *marketing* para posto, focando em temas como posicionamento no mercado e conformidade com as normas dos órgãos reguladores, esclarecendo como utilizar as ferramentas de gestão disponíveis a favor do posto, visando otimizar sua operação e maximizar resultados.

FISCALIZAÇÃO

O coordenador da Coordenadoria de Petróleo e Combustíveis (Copec) da Secretaria da Fazenda do Estado, Olavo Oliva, conversou com a revista sobre a “Operação Posto Legal”, realizada pelo órgão para combater as irregularidades do mercado.

Embora não se constitua em obrigação da revenda varejista, a importância da coleta da amostra-testemunha foi tema da palestra da Milena Sales, chefe do Núcleo Regional de Fiscalização do Abastecimen-

to da ANP, que ressaltou ser a grande aliada na defesa do posto revendedor em caso de constatação de vício de qualidade pela fiscalização da Agência. “Para determinadas características, não há como o revendedor detectar a não conformidade no momento do recebimento dos combustíveis, pelos testes previstos na Resolução ANP 898/2022. Apenas a apresentação da amostra-testemunha, para produção de prova no âmbito do processo administrativo, poderá afastar a sua responsabilidade. É de grande importância a revenda estar atenta a este direito e não abrir mão do seu exercício”, afirmou.

REGULAMENTAÇÃO

O assessor jurídico do Sindicombustíveis Bahia, Jorge Matos, apresentou aos participantes os avanços e aprimoramentos da Resolução ANP nº 41/2013, documento que regulamenta a atividade da revenda de combustíveis. Matos diz que a resolução tem sofrido constantes alterações para acompanhar a evolução do setor, porém, tem trazido encargos à empresa. “É importante o revendedor ter conhecimento para cumprir as exigências e evitar autuações”.

Ainda sobre regulamentação do setor, houve um debate com representantes ANP, PRF Bahia e Sefaz/Copec, com a mediação do Sindicombustíveis Bahia, quando explanaram sobre suas ações de fiscalização e a importância da revenda estar atenta ao cumprimento da legislação.

(Carla Eluan)

Confira as principais ações da Fecombustíveis durante mês de fevereiro de 2024:

01/02 – Participação do presidente James Thorp Neto na posse de novos parlamentares do Congresso Nacional, em Brasília (DF).

02/02 – Reunião virtual Fecombustíveis / Minaspetro / Recap / Sindcomb RJ / Sindestado-RJ / Sindipostos-ES com a Receita Federal sobre as notificações da entidade à revenda.

03/02 – Reunião virtual do Conselho da Fecombustíveis – Notificações RFB

06/02 – Reunião virtual do GT Institucional - Melhorias no biodiesel

08/02 – Reunião virtual ABNT - revisão da NBR 17031

10/02 – Reunião virtual com Linx, tratativas para parceria

13/02 – Reunião virtual do GT Institucional - Melhorias no biodiesel

14/02 – Assembleia virtual Associação Aghora

14/02 – Reunião virtual com os Departamentos Jurídicos dos sindicatos filiados / Escritório contratado pelo Recap para instrução em relação às notificações da RFB

14/02 – Reunião virtual entre o presidente James Thorp Neto, equipe da Fecombustíveis e Valsa Consultoria + Agência viagem – organização de grupo para visita à NACS

17/02 – Participação de James Thorp Neto em evento da Raízen, em Salvador (BA)

27/02 – Reunião virtual do GT Institucional - Melhorias no biodiesel

28/02 – II Reunião de Monitoramento do Abastecimento de Etanol de 2023 com Ministério de Minas e Energia (MME).

Maio

14º Ciclo de Congressos Regionais Minaspetro

Data: 24

Local: Uberlândia (MG)

Realização: Minaspetro

Informações: (31) 2108- 6500

Junho

Encontro dos Revendedores do Centro-Oeste

Data: 6 e 7

Local: Cuiabá (MT)

Realização: Sindipetróleo - MT e demais sindicatos da região Centro-Oeste

Informações: (65) 3621-6623

14º Ciclo de Congressos Regionais Minaspetro

Data: 28

Local: Montes Claros (MG)

Realização: Minaspetro

Informações: (31) 2108- 6500

Expo Revenda Montanhas

Data: 28 a 30

Local: Domingos Martins (ES)

Realização: Sindipostos - ES

Informações: (27) 3322-0104

Julho

Conexão Revenda

Data: 19

Local: Natal (RN)

Realização: Sindipostos - RN

Informações: (84) 3217-6076

TABELAS

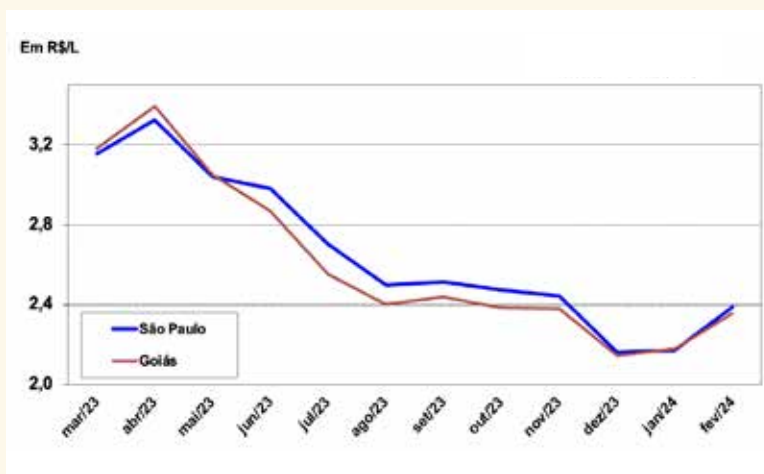
EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

em R\$/L

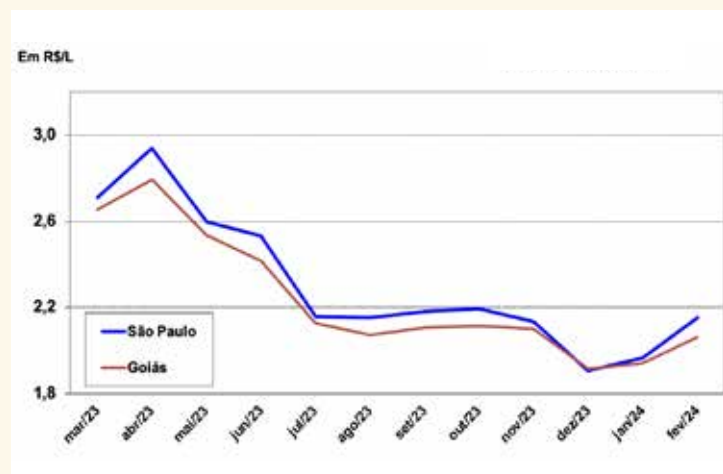
	Período	São Paulo	Goiás
ANIDRO	19/02/2024 - 23/02/2024	2,370	2,349
	26/02/2024 - 01/03/2024	2,400	2,361
	04/03/2024 - 08/03/2024	2,360	2,360
	11/03/2024 - 15/03/2024	2,364	N/D
	18/03/2024 - 22/03/2024	2,408	2,233
	fevereiro de 2023	3,037	3,082
	fevereiro de 2024	2,389	2,355
Variação 19/02/2024 - 22/03/2024		1,6%	-4,9%
Variação fevereiro de 2024 x fevereiro de 2023		-21,3%	-23,6%

	Período	São Paulo	Goiás
HIDRATADO	19/02/2024 - 23/02/2024	2,144	2,054
	26/02/2024 - 01/03/2024	2,122	2,059
	04/03/2024 - 08/03/2024	2,071	2,049
	11/03/2024 - 15/03/2024	2,064	2,048
	18/03/2024 - 22/03/2024	2,168	2,120
	fevereiro de 2023	2,704	2,672
	fevereiro de 2024	2,152	2,062
Variação 19/02/2024 - 22/03/2024		1,1%	3,2%
Variação fevereiro de 2024 x fevereiro de 2023		-20,4%	-22,8%

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 173/2023 (Gasolina) e 172/2023 (Diesel) - Referência 01/04/2024

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro ⁽¹⁾	27% PIS/COFINS Anidro ⁽³⁾	73% CIDE ⁽²⁾	73% PIS/COFINS ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da Distribuição
	AC	2,4002	0,8019	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721
AL	2,0155	0,7830	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,857
AM	2,3105	0,8046	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,174
AP	2,0823	0,8127	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,954
BA	2,1682	0,7884	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,016
CE	1,9643	0,7992	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,822
DF	2,1419	0,6110	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,812
ES	2,0399	0,6691	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,768
GO	2,1388	0,6083	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,806
MA	1,9566	0,7938	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,809
MG	2,0955	0,6637	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,818
MS	2,1342	0,6245	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,818
MT	2,2055	0,6299	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,894
PA	1,9854	0,7965	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,841
PB	1,9776	0,7790	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,816
PE	1,9692	0,7790	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,807
PI	1,9882	0,7844	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,831
PR	2,0374	0,6637	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,760
RJ	2,0870	0,6637	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,810
RN	2,3746	0,7830	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,217
RO	2,3751	0,8019	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,236
RR	2,3572	0,8046	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	5,221
RS	2,0551	0,6822	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,796
SC	2,0714	0,6718	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,802
SE	2,0932	0,7830	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,935
SP	2,0665	0,6556	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,781
TO	2,0478	0,6218	0,0353	0,0730	0,5785	1,3721	4,729
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,832	

UF	88% Diesel A S500	14% Biocombustível ⁽¹⁾	88% CIDE ⁽²⁾	14% PIS/COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	88% PIS/COFINS Diesel ⁽³⁾	Carga ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	Custo da distribuição
AC	3,2546	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,214
AL	2,8664	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,882
AM	3,1488	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,129
AP	2,9844	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,965
BA	2,9298	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,946
CE	2,8380	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,854
DF	3,0489	0,5821	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,017
ES	2,9823	0,5838	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,953
GO	3,0489	0,5807	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,016
MA	2,8752	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,891
MG	3,0392	0,5838	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,010
MS	3,0592	0,5807	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,026
MT	3,1274	0,5821	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,096
PA	2,8702	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,851
PB	2,8434	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,859
PE	2,8899	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,906
PI	2,9123	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,928
PR	2,9583	0,5631	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,908
RJ	2,9958	0,5880	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,970
RN	2,9392	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,955
RO	3,2249	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,205
RR	3,2038	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,184
RS	2,9347	0,5631	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,884
SC	3,0103	0,5645	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,961
SE	2,9579	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,974
SP	2,9794	0,5810	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,947
TO	2,9826	0,5841	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,953
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,959	

TABELAS

FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

UF	88% Diesel A	14%	88%	14% PIS/	88% PIS/	Carga	Custo da
	S500	Biocombustível ⁽¹⁾	CIDE ⁽²⁾	COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	COFINS Diesel ⁽³⁾	ICMS Ad rem ⁽⁴⁾	distribuição
AC	3,3062	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,266
AL	2,9180	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,934
AM	3,1918	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,172
AP	3,5004	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,481
BA	3,0072	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,023
CE	2,9033	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,919
DF	3,1147	0,5821	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,083
ES	3,0410	0,5838	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,011
GO	3,1074	0,5807	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,075
MA	2,9268	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,943
MG	3,1059	0,5838	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,076
MS	3,1108	0,5807	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,078
MT	3,1790	0,5821	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,148
PA	2,9601	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,940
PB	2,8950	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,911
PE	2,9415	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,957
PI	2,9639	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,980
PR	3,0129	0,5631	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,963
RJ	3,0582	0,5880	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,033
RN	2,9908	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,007
RO	3,2765	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,257
RR	3,2554	0,5939	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,236
RS	2,9970	0,5631	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	4,947
SC	3,0690	0,5645	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,020
SE	3,0095	0,6292	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,025
SP	3,0380	0,5810	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,006
TO	3,0342	0,5841	0,0000	0,0207	0,3023	1,0635	5,005
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						5,020	

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

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 27/12/2023 para Gasolina e óleo Diesel - ICMS Base - Convênio ICMS 173/2023 (Gasolina) e Convênio ICMS 172/2023 (Diesel)

Preços para o Estado da Bahia (S.Fco do Conde, Candeias, Jequié e Itabuna - Refinaria Acelen) - ref. 21/03/2024 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 22/03/2024 e Rio Grande do Norte (Guamaré - 3R Petroleum) - ref. 21/03/2024

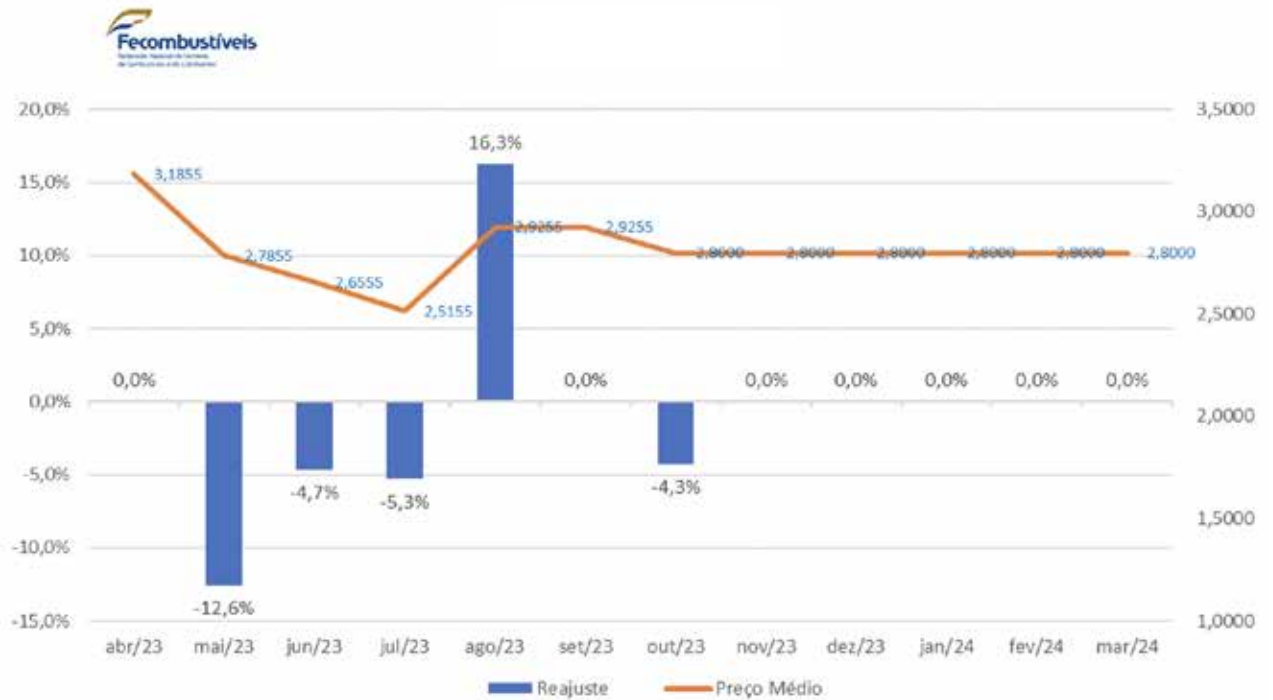
Esta planilha é elaborada com os dados públicos e oficiais previamente divulgados ao mercado pela Petrobras, Governo Federal e Governos Estaduais e pelo CEPEAVESALQ.

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).

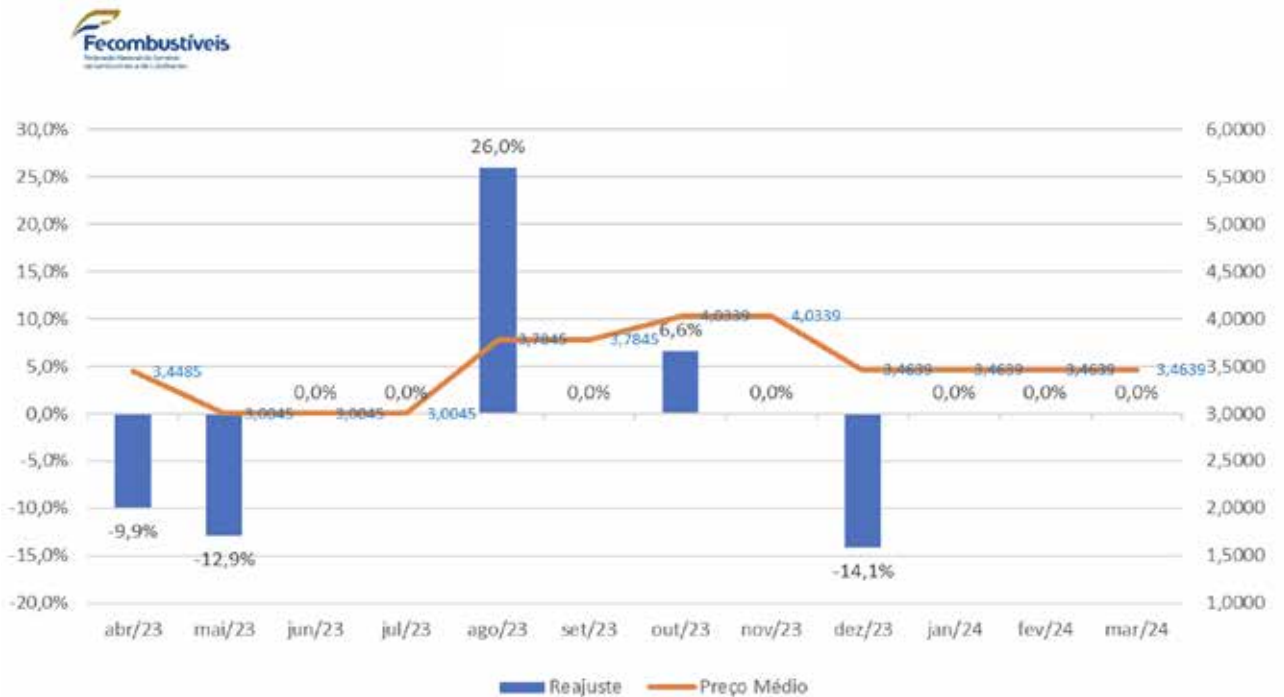
A Fecombustíveis se isenta de quaisquer erros nos dados fornecidos pelas fontes acima citadas e ressalta que esta planilha se destina exclusivamente a colaborar com a transparência do mercado e com a efetivação da competitividade do setor.

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 17/03/2024 - (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 26/03/2024

16º FÓRUM INTERNACIONAL DA EXPOPOSTOS & CONVENIÊNCIA

10-12 setembro | SÃO PAULO EXPO

Celebre conosco a **16ª edição** do Fórum Internacional da ExpoPostos & Conveniência 2024

Um espaço exclusivo para impulsionar a inovação e o networking global no setor de serviços e lojas de conveniência. O encontro reúne CEOs, líderes, especialistas e profissionais apaixonados por esse setor vibrante.



Neste ano, o Fórum vai discutir uma variedade de tópicos vitais para a indústria, incluindo:



Evolução do
VAREJO DE
CONVENIÊNCIA



OPERAÇÕES EM
RE VENDAS na
América Latina



GESTÃO DE
PESSOAS
no Setor



CASES DE
SUCESSO em
Postos de Serviços



Mercado
Brasileiro de
LUBRIFICANTES



TECNOLOGIAS
QUE IMPACTAM
a Indústria



Perspectivas
POLÍTICAS E
ECONÔMICAS



Essa é sua chance de se atualizar com os tópicos mais importantes do mercado de combustíveis na América Latina.

ADQUIRA O SEU INGRESSO EM www.expopostos.com.br

Patrocinador Gold



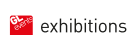
Realização



Revista Oficial



Promoção e Organização



Montadora Oficial



Local

