



Fecombustíveis

Federação Nacional do Comércio
de Combustíveis e de Lubrificantes

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

COMBUSTÍVEIS & CONVENIÊNCIA

Ano 20 - Agosto 2023 - Nº 210
www.fecombustiveis.org.br



**IMPORTAÇÕES,
MUDANÇAS NO
REFINO, RETORNO
DOS IMPOSTOS**



**CONFIRA O QUE
ESTÁ MEXENDO
COM O SETOR**

Entrevista com Ricardo Amorim, CEO da Ricam Consultoria Empresarial

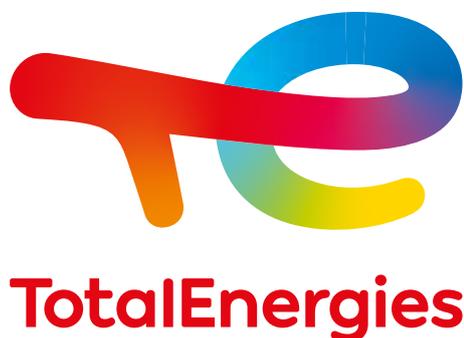


TotalEnergies apresenta a sua gama de fluidos de arrefecimento em nova embalagem e com o desempenho que você já conhece.

Graças à sua formulação, os fluidos eliminam os riscos de formação de depósitos no sistema de arrefecimento enquanto protegem contra a corrosão e superaquecimento.

Superam as principais especificações nacionais e internacionais para fluidos de arrefecimento e podem ser aplicados em todos os tipos de motores de combustão interna, sejam de veículos leves, pesados e utilitários.

Disponíveis nas tecnologias orgânica ou inorgânica e diluídos (pronto para o uso) ou concentrados.



Conheça mais
sobre os produtos
TotalEnergies



16

REPORTAGEM DE CAPA

Preços mais uma vez sob os holofotes



ENTREVISTA

Ricardo Amorim, CEO da Ricam Consultoria Empresarial



MERCADO

- 24 • Mudanças na Lei dos Caminhoneiros devem causar alta do frete
- 30 • Elevação do percentual de biocombustíveis em pauta

REVENDA

- 36 • Congresso do Sudeste bate recorde de público em Belo Horizonte

CONVENIÊNCIA

- 46 • Gestão eficiente de perdas é oportunidade

OPINIÃO

- 14 • James Thorp Neto
- 43 • Paulo Tavares
- 45 • Klaiston Soares D’Miranda

TABELAS

- 49 • Evolução dos Preços do Etanol
- 50 • Formação de Preços
- 51 • Formação de Custos do S10
- 52 • Ajustes nos preços da Petrobras
- 53 • Preços de Revenda e Distribuição



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

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

Presidente:

James Thorp Neto

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

2º Vice-Presidente: Alfredo Pinheiro Ramos

3º Vice-Presidente: João Carlos Dal'Aqua

4º Vice-Presidente: Mário Luiz P. Melo

5º Vice-Presidente: Manuel Fonseca da Costa

6º Vice-Presidente: Paulo Roberto Correa Tavares

1º Secretário: José Camargo Hernandez

2º Secretário: Wilber Silvano de Souza Filho

3º Secretário: Julio Cezar Zimmermann

1º Tesoureiro: Antônio Cardoso Sales

2º Tesoureiro: João Batista Porto Cursino de Moura

3º Tesoureiro: José de Faro Rollemberg Nascimento

Conselheiro Fiscal Efetivo: Walter Tannus Freitas

Conselheiro Fiscal Efetivo: Adriano Costa Nogueira

Conselheiro Fiscal Efetivo: Márcio Martins de Castro Andrade

Diretoria:

Aldo Locatelli, Rui Cichella, Luiz Antônio Amin,

José Carlos da Silva, Maxwel Nunes Paula, Rafael

Milagres Macedo Pereira, Álvaro Rodrigues

Antunes de Faria, Omar Hamad Filho, Vicente de

Sant'Anna Neto, Arildo Persegono Filho, Jefferson

Davi de Espindula, Wilson Luiz Pioner, Waldemar

Locatelli, José Victor Capelo, Maxwell Flor de

Oliveira, Leopoldo Correa

Conselho Editorial:

Marciano Francisco Franco, José Alberto Miranda

Cravo Roxo, Mario Melo, Ricardo Hashimoto, José

Carmargo Hernandez e Walter Tannus Freitas

Edição: Mônica Serrano

(monicaserrano@fecombustiveis.org.br)

Redação: Rosemeire Guidoni (roseguidoni@uol.com.br)

e Rodrigo Conceição Santos

Capa: Alexandre Bersot (com imagens Agência

Petrobras e Divulgação Porto de Suape)

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

Mudanças que afetam o setor

Em 5 de setembro, tivemos a reoneração dos impostos federais para o óleo diesel e biodiesel. De forma recorrente, assim como em outras ocasiões, a imprensa busca mostrar os impactos dos aumentos para o consumidor final, seja com o retorno dos impostos, seja com os reajustes de preços nas refinarias da Petrobras. A revenda de combustíveis, que representa o elo final da cadeia, geralmente, é quem tem que esclarecer aos órgãos fiscalizadores o motivo pelo qual os preços de bomba sobem. O setor de refino passou por mudanças, mas ainda se coloca a Petrobras no papel de total supridora do mercado e quase a única referência de preços. Portanto, a cada mudança de preço em suas refinarias, se as revendas não repassarem os custos na mesma proporção, acontece uma "caça aos postos" (lembrando que há outros fatores de influência sobre os preços finais). Ocorre que a cadeia de combustíveis está inserida em um sistema de preços livres e os custos da Petrobras representam um terço da composição de preços. Os produtos comercializados para os postos pelas distribuidoras podem vir das refinarias da Petrobras (economia mista), das privadas ou de importações. Quando um posto compra combustíveis de uma distribuidora, não se sabe a origem daquele produto, se foi importado ou se veio das refinarias da Petrobras. O fato é que, no dia a dia, os preços dos combustíveis não são fixos e podem sofrer oscilações. Enfatizamos também que a diferença de custos entre o produto adquirido no exterior e vendido dentro do Brasil e as refinarias da Petrobras, que seguem novo modelo de precificação, tem trazido consequências no mercado interno. Uma delas têm sido a restrição de entregas, principalmente de óleo diesel, pelas companhias distribuidoras aos postos e TRRs. A **Reportagem de Capa** apresenta o cenário de restrição, que se agravou em agosto, e todos desdobramentos decorrentes das mudanças da cadeia que afetaram a revenda.

Outro destaque desta edição é a seção **Mercado**, que traz a discussão sobre a possibilidade de aumentos no teor da mistura do etanol anidro à gasolina, para 30%, e do biodiesel ao óleo diesel, 15%. Na mesma seção, em outra reportagem, mostramos os impactos das mudanças da Lei do Motorista pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que possivelmente resultarão em aumento do custo do frete.

Também vale a pena conferir tudo o que aconteceu no 17º Congresso do Sudeste, que atraiu a revenda do país para Belo Horizonte (**Revenda em Ação**).

Em **Conveniência**, abordamos um velho problema e mostramos como melhorar a gestão das lojas, minimizando perdas e desperdícios com a tecnologia.

Confira também a **Entrevista**, com o economista e palestrante, Ricardo Amorim.

Boa leitura!

Mônica Serrano

Editora

ACRE

Sindepac

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

ALAGOAS

Sindicombustíveis - AL

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

AMAZONAS

Sindicombustíveis - AM

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

BAHIA

Sindicombustíveis - BA

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

CEARÁ

Sindicatos - CE

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

DISTRITO FEDERAL

Sindicombustíveis - DF

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

ESPÍRITO SANTO

Sindicatos - 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
sindicatos@sindicatos-es.com.br
www.sindicatos-es.com.br

GOIÁS

Sindicato

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

MARANHÃO

Sindicombustíveis - MA

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

MATO GROSSO

Sindicatário

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

MATO GROSSO DO SUL

Sinpetro

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

MINAS GERAIS

Minaspetro

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

PARÁ

Sindicombustíveis - PA

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

PARAÍBA

Sindicato - PB

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

PARANÁ

Paranapetro - PR

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

PERNAMBUCO

Sindicombustíveis - PE

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

PIAUI

Sindicatos-PI

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

Sindicatos - RN

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

Sindicato Serra Gaúcha

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

RONDÔNIA

Sindicato - RO

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

RORAIMA

Sindicatos - RR

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

SANTA CATARINA

Sindicato - SC

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

Sincombustíveis

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

SÃO PAULO - CAMPINAS

Recap

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

SÃO PAULO - SANTOS

Sindicombustíveis Resan

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

SERGIPE

Sindpese

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

SINDILUB

José Victor Cordeiro Capelo

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

TOCANTINS

Sindicato - TO

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

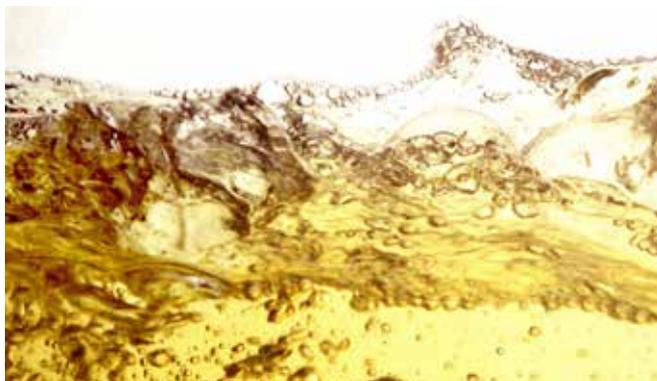
Entidade associada

ABRAGÁS (GLP)

José Luiz Rocha

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

Lei do perdimento foi sancionada



Agência Petrobras

Em 23 de agosto, o governo federal sancionou a Lei nº 14.651, referente às novas regras para perdimento de mercadorias. Dentre outras coisas, a nova lei promete trazer maior celeridade no julgamento de produtos apreendidos e, em caso de decisão desfavorável ao autuado, o item poderá ser destinado, reduzindo-se os custos de armazenagem. No caso específico dos combustíveis, isso significa que produtos apreendidos que estiverem em condições regulares de consumo poderão ser destinados para mobilidade e transporte de agentes de órgãos públicos essenciais, como segurança e saúde.

De acordo com o Instituto Combustível Legal (ICL), a nova legislação reforça a importância do mercado regular de combustíveis, demonstrando que grupos criminosos não podem ser beneficiados com a circulação de mercadorias em desacordo com as normas tributárias e regulatórias vigentes.

“Este ano, nós já fizemos a entrega de mais de 300 mil litros de combustível apreendidos nas operações de fiscalização para o estado do Rio de Janeiro e temos mais um milhão de litros para serem entregues ainda este ano. Nossa ideia é, por meio da lei do perdimento e das nossas associadas, fazer essa parceria em todos os estados brasileiros”, afirmou o presidente do ICL, Emerson Kapaz.

Ipiranga lança curso online

Como implementar práticas sustentáveis no dia a dia da operação de postos revendedores? Este é o foco de um curso *online*, lançado pela distribuidora Ipiranga, com foco em ESG — sigla que se refere às boas práticas ambientais, sociais e de governança.

Em 11 vídeos, são abordados temas como uso de energias renováveis, reciclagem de resíduos, gestão de riscos, conscientização ambiental, responsabilidade social, engajamento com a comunidade, diversidade e inclusão, além de governança corporativa. De acordo com a Escola de Varejo, braço educacional da rede Ipiranga, o curso ficará disponível por tempo indeterminado. “A implementação de práticas ESG não apenas contribui para a sustentabilidade, como também traz uma série de benefícios para a revenda: redução de custos operacionais, atração de clientes conscientes e fortalecimento da marca”, disse Bárbara Miranda, vice-presidente de Marketing e Desenvolvimento de Negócios da Ipiranga.

BR Mania agora é 100% Vibra

A Vibra anunciou, em 23 de agosto, o fim da parceria com a Americanas para o mercado de lojas de conveniência. O encerramento do acordo prevê o retorno de BR Mania para a Vibra e a criação de uma nova empresa, que atuará de forma independente, e que segue com o nome Vem Conveniência, mas agora 100% controlada pela distribuidora de combustíveis.

O fim da operação prevê o retorno dos negócios de lojas de pequeno varejo para as acionistas originárias — assim, as lojas “Local” voltam para a Americanas S.A. Como o volume dos negócios Local e BR Mania não são equivalentes dentro da participação igualitária da Vem Conveniência, em linha com o previsto no Contrato de Parceria, a Vibra fará um pagamento de R\$ 192 milhões para a Americanas S.A., equalizando a diferença no valor dos negócios.



Divulgação Vibra

O encerramento do negócio dependerá do cumprimento de algumas condições, como a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

CNT aponta problemas com biodiesel em teores acima de 10%

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) se mantém contrária à elevação do teor de biodiesel adicionado ao diesel fóssil. Em 22 de agosto, a entidade solicitou novos testes ao Ministério de Minas e Energia (MME).

Segundo a CNT, as transportadoras associadas têm relatado problemas mecânicos com suas frotas, os quais podem estar relacionados ao uso de misturas superiores ao B10. “À medida que os teores de biodiesel no diesel vão evoluindo, recebemos mais relatos de prejuízos às frotas”, afirmou o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

Além de novos ensaios com teores superiores ao B10, a entidade defendeu novas rotas tecnológicas para a produção de combustíveis alternativos ao diesel fóssil, como o diesel verde, ou HVO (óleo vegetal hidrotratado, na sigla em inglês).

Economia melhorou, mas há muito por fazer

POR MÔNICA SERRANO

A economia do país está melhor do que se esperava, com a redução do quadro inflacionário e queda da taxa de juros, podendo favorecer o aumento do crédito e o consumo, ajudada pelos cenários internos e externos. Porém, isso não significa um crescimento sustentado. Há uma reforma tributária pela frente, que promete simplificar o sistema de impostos, e espera-se que ela possa trazer benefícios para os setores econômicos. “Entre os pontos positivos, a reforma propõe reduzir os impostos em cascata para a indústria, diminuindo a carga tributária anual da produção em torno de R\$ 500 bilhões por ano”, disse o economista e palestrante Ricardo Amorim, CEO da Ricam Consultoria Empresarial. Em contrapartida, a proposta piora para o setor de agropecuária e de serviços e passa na frente da reforma administrativa. “Tem que melhorar muita coisa, mas o que acho mais grave é que antes (da reforma) teria de fazer o corte de gastos públicos, para fazer uma reforma redutora de impostos, mas isso sequer foi discutido”, comentou.

Amorim também criticou a política de preços da Petrobras, que trouxe impactos para os custos dos combustíveis no mercado interno e para produtos importados, principalmente o diesel. Ele também destaca o potencial do Brasil na transição energética e o protagonismo do programa de etanol, mas que ainda não está sendo devidamente explorado. Mesmo assim, o país tem uma matriz energética mais limpa em comparação à boa parte dos países e poderia se tornar líder nesse processo de transição. Em relação aos impactos das mudanças da mobilidade para o setor da revenda, até que seja feita a transição para eletrificação e híbridos, há um longo percurso, tempo suficiente para o setor absorver as mudanças e se adaptar aos novos tempos, dando continuidade ao seu negócio, segundo Amorim.

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

Combustíveis & Conveniência: Como o senhor avalia a economia atual do país?

Ricardo Amorim: Havia um pessimismo exagerado em relação ao crescimen-

to da economia do país. No início do ano, a projeção era de que o PIB fosse crescer 0,5%, mas deve chegar a 2,3% e eu acho que vai até 3%. Não é um crescimento maravilhoso, mas é seis vezes maior do que estava sendo projetado.

C&C: O que mudou do início do ano para cá para favorecer este crescimento?

RA: Houve uma série de fatores favoráveis externos e internos, que contribuíram para este cenário, independentemente de quem fosse ganhar as eleições. No primeiro aspecto, tivemos um processo de queda de inflação que culminou com a queda da taxa de juros, o que vai contribuir para a expansão de crédito, principalmente de imóveis. À medida que a economia melhora, favorece os setores e impacta no aumento do emprego.

Ainda no ano passado, no Brasil, a taxa de desemprego caiu significativamente, o que representa mais dinheiro em circulação e pessoas indo às compras. Até um ano e meio atrás isso vinha acontecendo, só que o salário real estava em queda. O que ocorria: o salário real das pessoas estava subindo menos do que a inflação. Conforme a inflação caiu, o poder de compra aumentou, o que levou a economia a crescer mais.



Entre os pontos positivos, a reforma propõe reduzir os impostos em cascata para a indústria, diminuindo a carga tributária anual da produção, em torno de R\$ 500 bilhões por ano, tornando a indústria mais competitiva, o que é ótimo para o Brasil

Tudo isso já estava dado, independentemente de quem assumisse o governo. A única coisa que o presidente não poderia fazer seria gerar uma crise de confiança tão grande que parasse tudo. Eu achava que em nenhum dos dois casos aconteceria, o que de fato não ocorreu.

Outro aspecto que favoreceu foi o cenário externo. Havia risco de uma recessão global e isso ficou para trás. No final de 2022, a economia chinesa reabriu, au-

mentando o volume de importações de *commodities*, como minério de ferro e soja. Ou seja, são dois dos principais produtos que o Brasil mais exporta.

C&C: Podemos esperar uma melhoria para o crescimento do país com a reforma tributária?

RA: Entre os pontos positivos, a reforma propõe reduzir os impostos em cascata para a indústria, diminuindo a carga tributária anual da produção, em torno de R\$ 500 bilhões por ano, tornando a indústria mais competitiva, o que é ótimo para o Brasil.

Infelizmente, acabaram-se os méritos e começaram os problemas. Como se resolve a queda de arrecadação em torno de R\$ 500 bilhões para a indústria? Com o aumento de custos para a agropecuária, R\$ 20 bilhões, e de serviços, com R\$ 480 bilhões (alta, em média, de 30% para serviços). Com esses aumentos, há o repasse para o custo final e teremos mais inflação. Com a inflação, há aumento da taxa de juros, afetando o crédito e o consumo vai por água abaixo. Os custos elevados do setor (serviços) também podem causar o corte da mão de obra, já que é o segmento responsável por 60% dos postos de traba-

lho. Ou seja, cerca de 5 milhões de brasileiros perderiam o emprego, fazendo com que o efeito líquido da economia seja negativo.

C&C: Quais são os outros problemas da reforma tributária?

RA: Ela concentra mais recursos do lado errado da federação. Ou seja, ela (reforma) aumenta a arrecadação dos estados e do governo federal e diminui a dos municípios. São R\$ 177 bilhões por ano a menos para os municípios, aumentando esse valor para estados e governo federal. Acho que a gente não precisaria centralizar mais os recursos em Brasília. Pelo contrário, ainda reconhecendo o impacto inicial benéfico, quando eu vejo a soma do todo, a reforma mais atrapalha do que ajuda.

A reforma veio para simplificar e ela vai, mas só depois dos dez primeiros anos, por conta do período de transição, o que é muito tempo! Até lá, teremos dois modelos andando em paralelo. Ainda tem que melhorar muita coisa, mas o que acho mais grave, é que antes (reforma) teria de fazer o corte de gastos públicos para fazer uma reforma redutora de impostos, mas isso sequer foi discutido.

C&C: Como cortar os gastos do governo?

RA: No Brasil, o funcionalismo público tem melhores condições do que a maioria dos brasileiros, como aposentadoria e estabilidade de emprego. Além disso, a pessoa com a mesma função, qualificação e experiência ganha o dobro do salário, segundo um estudo do Banco Mundial. As regras têm que ser iguais para todos, seja no setor público, seja no privado, o que liberaria centenas de bilhões de reais.

O Brasil, segundo o Banco Mundial, tem 15 programas sociais, dos quais 14 deles beneficiam 20% dos mais ricos da população em detrimento aos 20% dos mais pobres. Ou seja, a gente chama de social algo que beneficia o rico. Quem paga mais imposto sobre consumo é o mais pobre, porque toda renda dele vira consumo, o que é um absurdo. No caso do rico, uma parte é consumo e outra é poupada. Os políticos vivem falando do problema da distribuição de renda, mas são eles que causam isso. A gente tem uma distribuição de renda original ruim, mas piora pela forma como o imposto é cobrado e como o dinheiro é gasto pelo governo.



Eu tenho

duas certezas: o revendedor de combustíveis vai passar por uma mudança e o seu negócio vai continuar a existir

C&C: Como o senhor avalia a política de preços da Petrobras e a questão do diesel?

RA: O diesel hoje é um problema. Há a isenção do imposto, por outro lado, a regra de precificação gerou uma situação que afetou o diesel. Qual é a lógica de manter o preço do diesel mais baixo? O transporte fica mais baixo, tem menos inflação, a taxa de juros cai, há mais crédito. Mas tem um problema, ao manter custo baixo (mercado interno) do produto, tendo como solução a importação, o preço do diesel vai ao céu. A Petrobras tem que seguir o mercado internacional e se não seguir estará desestimulando a produção do combustível.

A Venezuela já foi o maior produtor de petróleo neste hemisfério e, hoje, a sua produção não chega aos pés da brasileira. Claro que não estamos no mesmo grau da Venezuela, mas a direção é a mesma. A política anterior tem custos, mas tem uma solução. Qual seria a lógica de não acompanhar o mercado internacional? Vamos ter algum colchão e, se o preço subir demais, eu não preciso repassar tudo. Se cair demais, eu compenso o período que estava mais alto. Só que no Brasil, se o preço subir, eu não deixo subir, mas se cair, eu deixo cair e aí você mata a capitalização das empresas do setor.

C&C: Como o senhor vê a transição energética no país?

RA: O Brasil tem uma vantagem na questão ambiental, o programa de etanol é uma vantagem que não se vê em outros países, mas a gente não sabe explorar. A base da nossa matriz é hidrelétrica, que é limpa, o que não é a realidade dos Estados Unidos, da Europa e Ásia e de vários países. Já temos uma matriz limpa, que está ficando cada vez mais renovável, porque está crescendo a parte eólica e a solar. O Brasil tem tudo para ser líder no processo de mudança da matriz energética e isso precisa ser usado a nosso favor,

seja na parte de créditos de carbono, de hidrogênio etc.

C&C: Nesse processo de transição energética, como o senhor visualiza o negócio da revenda?

RA: Eu tenho duas certezas: o revendedor de combustíveis vai passar por uma mudança e o seu negócio vai continuar a existir. No caso dos veículos, vai haver a migração para o elétrico, mas a idade média da frota brasileira é em torno de 20 anos, o que mostra que vai levar muito tempo para a transição. Eu tenho certeza que o setor vai se reinventar e vai oferecer as novas matrizes de energia. Eu não tenho dúvida nenhuma que o Brasil fará uma transição significativa e importantíssima para uma matriz de mobilidade diferente, mas eu também não tenho dúvida que será um processo bastante lento, porque a frota de combustíveis fósseis vai continuar mesmo que, no futuro, a venda de veículos elétricos e híbridos seja maior do que a de veículos movidos a combustíveis. Veja, estamos falando de décadas. A transformação já está acontecendo, a direção é clara e óbvia e não tenho dúvida da capacidade de adaptação, mas só tem uma condição: encarar a realidade como ela é e não como gostariam que ela fosse. ■



Quem paga o pato?

Tivemos um mês de agosto bastante movimentado no setor de combustíveis. Em nosso país, temos características diferenciadas do setor de refino. Desde o início dos desinvestimentos da Petrobras, as mudanças começaram a acontecer. Mesmo com a privatização do setor de refino, não ocorreu a competição esperada, como seria em um mercado desenhado de forma diferente do que um sistema monopolista.

A Petrobras ainda detém boa parte do sistema do refino, mas não é mais monopolista. As refinarias foram desenhadas para abastecerem mercados específicos, sustentadas por um sistema logístico criado por uma única empresa, que supria o abastecimento nacional.

Mas, parte do sistema do refino foi privatizado e a Petrobras, que abastece boa parcela do território nacional, ainda se comporta como se fosse a única supridora.

O país mudou, o sistema de refino mudou e a política de preços da Petrobras também. A única coisa que ainda permanece igual, perante as autoridades, a imprensa e a sociedade, é que o posto acaba levando a culpa pelos aumentos de preços dos combustíveis.

No início de agosto, já se percebia que os custos dos combustíveis vinham aumentando, porque as refinarias privadas, e também as distribuidoras que importam combustíveis, já estavam comprando derivados a preços mais altos. Porém, para a sociedade, essas altas não são visíveis.

As distribuidoras que importavam combustíveis tiveram que adaptar os seus custos, que foram repassados para os postos. No entanto, apesar dos pedidos de óleo diesel e gasolina para abastecer a revenda, as distribuidoras passaram a restringir as entregas. No mercado livre de preços, quando há escassez ou elevação de custos de produtos, os preços sobem e, geralmente, são repassados para todos os elos.

Outro aspecto que interferiu nos preços foi uma situação recorrente, que se agravou em agosto. Com a alta de preços do petróleo no mercado internacional e os custos de derivados vendidos mais baratos internamente, as importações deixaram de ser atrativas, principalmente para as distribuidoras de menor porte, que não conseguem competir com as grandes companhias.

O Brasil, agora, também atua em mercados regionais com custos diferenciados dos preços da Petrobras, principalmente os praticados pelas refinarias privadas, como Mataripe, Clara Camarão e Ream. Todos esses fatores pressionaram os preços dos combustíveis e a Petrobras acabou reajustando os custos de suas refinarias em 16 de agosto.

Nós, da revenda, sabemos que a cada reajuste de preços nas refinarias da Petrobras, todos os olhos se voltam contra o segmento. O fato mais curioso é que vivemos num sistema de preços livres e as autoridades deveriam se lembrar disso. Parece mesmo que o empresário de posto é o único dentro do sistema capitalista que não pode reajustar os preços quando seus fornecedores repassam os custos altos. No caso, não estamos nem falando de rentabilidade, estamos falando em repasse dos aumentos que tivemos. Ainda permanece no imaginário popular a ideia de que a culpa pela alta de preços na bomba é sempre dos postos.

Fazemos parte de um complexo sistema de precificação, somos o último elo da cadeia. Sobre nós recaem os custos das refinarias, da logística, do biodiesel e do etanol anidro, misturados respectivamente ao óleo diesel e à gasolina, e dos impostos federais e estaduais. Não somos nós que ditamos o preço, somos uma peça dessa complexa engrenagem. E agora em setembro e outubro, teremos novos aumentos sobre os preços do óleo diesel com o retorno do PIS/Co-fins. E eu pergunto: de quem é a culpa?

Há mais de um quarto de século, nossa bandeira é você!

Combustíveis sob medida para suas necessidades.

- **28 bases** estrategicamente posicionadas para atender as **cinco regiões do Brasil**;
- Mais de **1,5 bilhão de litros** distribuídos anualmente;
- Processos **automatizados**.



*Ranking ANP 2022



Aponte seu celular para cá e faça a sua cotação



Preços mais uma vez sob os holofotes

Último reajuste de preços nas refinarias da Petrobras causa polêmica com nova pressão sobre os custos de bomba, acentuando a falta de clareza sobre o funcionamento do setor. Além disso, em algumas regiões, os postos também passaram por restrições nas entregas de combustíveis pelas distribuidoras, principalmente do óleo diesel

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Em 15 de agosto, a Petrobras anunciou um reajuste de preços, que entrou em vigor no dia seguinte (16). A elevação da gasolina A (nas refinarias) foi de 16,3%, ou R\$ 0,41 por litro, e do diesel 25,8%, ou R\$ 0,78 por litro. A mu-

dança, mesmo incidindo somente nos preços nas refinarias da Petrobras, trouxe, mais uma vez, questionamentos sobre os valores praticados pelos postos revendedores.

Logo após o anúncio do reajuste, o CEO da Petrobras, Jean Paul Prates, criticou os pre-

ços das bombas e, por meio de redes sociais, afirmou que esses valores não deveriam ultrapassar R\$ 6,00 por litro, cobrando rigorosa fiscalização nos postos de combustíveis.

No mesmo dia, a Fecombustíveis se manifestou, reforçando que o mercado de combustíveis tem preços livres em todos os elos da cadeia, e lembrando que os preços de bomba sofrem interferência de diversos componentes, como o valor de aquisição da distribuidora, tributos, parcela dos biocombustíveis (no caso da gasolina C e diesel B) e logística. Além disso, James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, destaca que o preço dos combustíveis passa por oscilações diárias e não depende unicamente da Petrobras, uma vez que existem refinarias privadas operando no Brasil, as quais seguem a cotação do petróleo no mercado internacional.

“É necessário enfatizar que o segmento de combustíveis passou por mudanças e não se pode cobrar preços uniformes do óleo diesel ou da gasolina em uma cidade, região ou em todo país”, reforçou a Federação, em comunicado. “A fala do presidente da Petrobras pode gerar uma conotação equivocada sobre o funcionamento do setor de combustíveis, além de incentivar ações de fiscalização nos postos, muitas vezes truculentas e desnecessárias, que chegam nos estabelecimentos acompa-

nhadas da polícia para checar os preços de bomba”, pontuou a Fecombustíveis.

Na data de fechamento desta reportagem (28/08), o valor do litro do diesel, segundo dados da ANP, já havia ultrapassado R\$ 7 (nos postos) em alguns estados da federação. Segundo a Agência, houve aumento médio de 10% para o combustível, na semana de 20 a 26 de agosto. A gasolina, na média da ANP, ficou 4% mais cara, com valores de bomba em torno de R\$ 5,88 (média Brasil). Mas, vale reforçar, entre o preço que as refinarias praticam e o preço dos postos, existe um longo caminho, com custos e margens de todos os elos da cadeia, tributos e adição de biocombustíveis (27% de etanol anidro na gasolina e 12% de biodiesel no diesel). Como regra, o posto revendedor já recebe o combustível de seus fornecedores (distribuidoras) com todos estes custos inclusos.

O impacto desta mudança de preços ainda não está refletido na inflação, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) — embora o peso maior do diesel seja no Índice Geral de Preços do Mercado (IGPM). Mas, sem dúvida, o aumento deverá ter impacto na economia. Até o fechamento desta reportagem, o último boletim Focus, do Banco Central, mostrava que as previsões já haviam ultrapassado a meta

estipulada pelo governo para este ano. A perspectiva é de inflação de 4,84%, enquanto a meta era de 4,75%.

REAJUSTE NECESSÁRIO

O reajuste anunciado pela Petrobras foi considerado, por analistas do setor, como necessário para a saúde financeira da empresa, que em maio deste ano anunciou uma mudança em sua política de preços.

Na ocasião, a Petrobras divulgou que deixaria de utilizar como parâmetro o Preço de Paridade de Importação (PPI) em seu cálculo e passaria a considerar outras variáveis: o custo alternativo do cliente e o seu próprio valor marginal. A explicação gerou várias dúvidas no mercado. Adriano Pires, diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie) e especialista em energia, chegou a mencionar, na oportunidade, que a nova política de preços era uma “caixa preta”.

O reajuste atual foi explicado pela Petrobras como uma “estratégia comercial”. Em comunicado à imprensa, a empresa destacou que queria “esclarecer que a implementação da estratégia comercial, em substituição à política de preços anterior, incorporou parâmetros que refletem as melhores condições de refino e logística”. Justificou, também, que “com a consolidação dos preços de petróleo em outro patamar, e estan-

do no limite da sua otimização operacional, incluindo a realização de importações complementares, torna-se necessário realizar ajustes de preços para ambos os combustíveis (gasolina e diesel)”.

Para analistas do mercado, o novo modelo de precificação pode criar um ambiente desfavorável para a entrada de outras empresas. Pedro Rodrigues, sócio-diretor do Cbie, disse que se a Petrobras continuar praticando preços mais baratos no mercado interno, o risco de desabastecimento pode ocorrer. Por isso, dentre outros aspectos, o reajuste de preços, anunciado em 15 de agosto, foi necessário.

“Importante destacar que a perspectiva de redução da taxa de juros no Brasil pode indicar um reaquecimento da atividade econômica, trazendo aumento da demanda por energéticos. Assim, se a alta do mercado internacional permanecer, sem que a Petrobras acompanhe os preços internacionais, existem riscos, tanto para a atividade dos importadores, quanto para produtores independentes”, analisou Rodrigues. Segundo ele, a defasagem também pode tornar a exportação mais atraente para as refinarias privadas, reduzindo a disponibilidade de combustíveis no mercado nacional.



Se a Petrobras continuar praticando preços mais baratos nas suas refinarias no mercado interno ante a alta do mercado externo, analistas afirmam que pode ocorrer restrição de produtos

Agência Petrobras

Em 28 de agosto, segundo dados da Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom), a defasagem média era de 9% para o óleo diesel e 11% para a gasolina. Mas, na véspera do reajuste, em 15 de agosto, essa diferença chegou a ser de 24% negativos, tanto para o diesel quanto para a gasolina, segundo a Associação.

No entanto, de acordo com Thorp, da Fecombustíveis, não chegou a ocorrer desabastecimento de combustíveis, apenas restrições, em algumas regiões. “A Federação vê com preocupação esse momento do mercado e está acompanhando de perto todos os fatos”, ressaltou. Segundo ele, ocorreram problemas pontuais em algumas regiões, decorrentes do fato de que as distribuidoras precisam priorizar os postos com os quais mantêm contrato. “Com isso, muitos bandeiras brancas tiveram di-

ficuldades de compra, especialmente em função do preço elevado, mas não faltou combustível no país”, afirmou. A ANP também assegurou, no fim de agosto, que os estoques nacionais estavam seguros e não havia risco de desabastecimento.

Thorp mencionou, também, que além dos postos, os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs) têm enfrentado dificuldades, especialmente em função do preço. “A grande maioria dos TRRs não tem contrato com uma distribuidora, o que significa que se encontram na mesma situação dos postos independentes. Não há falta de produto, mas os preços, de fato, estão mais elevados”, disse o presidente da Fecombustíveis.

Essa questão dos TRRs também traz reflexos para a revenda. “Em algumas regiões, os consumidores (fazendas e indústrias, por exemplo), que costumam comprar de TRRs,

estão optando por abastecer em postos revendedores, o que leva ao aumento de consumo destas revendas. Estas, por sua vez, elevam os pedidos junto às distribuidoras, causando ‘gargalos’ na entrega”, explicou Thorp.

Não bastasse tudo isso, existem regiões que são supridas por refinarias privadas, cujos preços permanecem acompanhando o mercado internacional. Porém, muitos revendedores que têm transporte próprio estão optando por abastecer em outras bases, com fornecimento da Petrobras, e com preços mais baixos. Isso tem causado grande desequilíbrio no mercado, resultando em casos pontuais de restrição de fornecimento.

IMPACTOS DA MUDANÇA

A mudança no modelo de precificação, adotada desde maio, vinha acarretando dificuldades competitivas para os importadores, uma vez que o preço interno dos combustíveis, praticado pelas refinarias da empresa, estava menor do que o externo. “As variáveis mencionadas pela Petrobras, na nova forma de cálculo, não são facilmente mensuráveis. Isso significa que foi reduzida a previsibilidade e a transparência dos valores praticados. A prática de preços ‘nunca abaixo do PPI’ foi descontinuada”, explicou Sérgio Araújo, presidente da Abicom.



Em meados de abril, o Brasil passou a importar uma grande quantidade de óleo diesel da Rússia, mas os preços também subiram

Pxfuel

Atualmente, a Petrobras não tem capacidade para atender a toda demanda nacional e, no ano passado, 31% do diesel e 14% da gasolina consumidos no Brasil foram importados. Além disso, a empresa não detém o monopólio do mercado, sendo que as refinarias privadas de Mataripe (BA), Clara Camarão (RN) e Ream (AM) se norteiam pelos custos internacionais, seguindo uma política de precificação distinta.

“A Petrobras também importa produtos, mas a diferença das refinarias privadas é que ela consegue equilibrar os valores dentro de seu *mix*”, observou Walter de Vitto, analista da Tendências Consultoria.

DIESEL RUSSO NO MERCADO E PETRÓLEO ACIMA DE US\$ 80

Ao mesmo tempo em que a defasagem de preços aumentava internamente, a Rússia se tornou um importante fornecedor de diesel para o Brasil. Isso aconteceu porque o país, sofrendo retaliações pela invasão à Ucrânia, per-

deu seu mercado tradicional — especialmente no caso dos membros da União Europeia.

No Brasil, como até então não existe nenhum tipo de sanção aos produtos vindos da Rússia, a importação de diesel fornecido pelo país se tornou uma alternativa, com preço menor do que o praticado no Golfo do México. Foi assim que, em meados de abril, o Brasil passou a comprar uma grande quantidade de diesel de origem russa, cujo valor estava US\$ 0,20 (por galão) mais barato, em relação ao produto dos EUA.

Porém, os preços do diesel russo também sofreram aumento. Na semana encerrada em 18 de agosto, essa diferença caiu para cerca de US\$ 0,07, segundo a S&P Global Commodities. Com isso, as importações do produto, que até então vinham sendo superiores a 100 mil barris por dia, passaram a ser de 45 mil barris/dia.

Ao mesmo tempo, desde meados de julho, a cotação do petróleo *Brent* no mercado internacional aumentou e o preço do barril ultrapassou os US\$ 80. No início de agosto, inclusive, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, divulgou à imprensa que a Petrobras estava no “limite do preço marginal”. Embora tenha afirmado apoiar a nova maneira de precificação, Silveira considerou, na oportunidade, que o reajuste de preços era inevitável.

Uma das razões disso foram as perdas acumuladas pela Petrobras. Nos resultados do segundo trimestre de 2023, quando a empresa divulgou seu primeiro balanço após a nova precificação, o lucro líquido anunciado foi de R\$ 28,8 bilhões, o que representou uma queda de 47% em relação ao mesmo período do ano anterior, quando totalizou R\$ 54,3 bilhões.

“Não existe milagre ou mágica, o que a Petrobras fez foi reajustar em um espaço de tempo mais longo. Se o preço internacional tivesse se estabilizado, ou caído, talvez o reajuste não fosse necessário, mas isso não ocorreu”, observou o economista Alberto Ajzental, professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

AJUSTE NECESSÁRIO

Na avaliação de Vitto, da Tendências, o ajuste de preços foi necessário, tanto para evitar perdas para a Petrobras (embora não tenha o poder de reduzir defasagens passadas) quanto para diminuir as barreiras para importação, uma vez que a empresa não consegue abastecer todo o mercado interno.

“Porém, é importante destacar que a Petrobras possui capacidade ociosa, ou seja, poderia aumentar sua atividade no refino”, pontuou o especialista. Segundo ele,

Mesmo após o último reajuste nas refinarias da Petrobras, postos em diversos estados tiveram restrições nas entregas, principalmente os postos bandeira branca

Shutterstock

durante a pandemia, isso aconteceu, a empresa elevou sua capacidade de refino.

Um aspecto positivo deste cenário, em sua visão, é que o reajuste mostrou que a empresa não deverá manter preços artificiais, o que poderia comprometer seus resultados e trazer prejuízos a todo o mercado. Para Vitto, a Petrobras tem condições de suprir o abastecimento nacional, desde que assim decida (o que significaria aumentar a capacidade de produção, retomando os investimentos para expansão do parque de refino). Além disso, em sua opinião, a empresa poderá rever sua política de desinvestimentos.

RESTRICÇÕES CONTINUAM

Ao contrário do que se esperava, mesmo após o reajuste da Petrobras, parte da revenda de combustíveis, principalmente os

Impostos do diesel retornam em setembro

A partir de setembro, o PIS/Cofins do óleo diesel e do biodiesel passarão por reoneração, de forma gradual, após a isenção de impostos federais concedida pelo governo federal no ano passado e prorrogada em dezembro. Assim, dos R\$ 0,35 (tributos federais) que o combustível ficou isento durante a pandemia, R\$ 0,11 por litro serão recompostos em setembro, chegando a R\$ 0,13 por litro em outubro. No caso do biodiesel, voltará a cobrança de R\$ 0,04 por litro e de R\$ 0,05 por litro em setembro e outubro, respectivamente.

A partir de janeiro de 2024, os impostos federais, de ambos os combustíveis, retornarão ao valor integral. De qualquer maneira, é preciso considerar que este será mais um elemento a compor o preço final do produto praticado nas bombas.

postos bandeira branca, continuaram enfrentando restrições com as entregas de combustíveis pelas distribuidoras em vários estados do país. A situação mais grave atingiu os Transportadores-Revendedores-Retailistas (TRRs). Em comunicado à imprensa, o SindTRR relatou que enviou ofício às autoridades, demonstrando preocupação com as restrições e a possibilidade de risco de desabastecimento. De acordo com a nota, ainda não faltou produto porque as empresas associadas ao sindicato também estão fracionando as entregas aos seus clientes.

O SindTRR vem alertando o governo desde julho sobre a crise que se agravou em agosto, em relação à dificuldade de recebimento de diesel, e cobrou medidas para garantir o suprimento de combustíveis do país. Estão cientes da questão: ANP, vice-presidência da República, Petrobras, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Ministério de Minas e Energia, Ministério da Economia, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Ministério da Fazenda e Ministério da Justiça. ■



Produtos produzidos no Brasil

MEDIÇÃO ELETRÔNICA E MONITORAMENTO DE VAZAMENTO

ATENDE MINISTÉRIO DO TRABALHO

MODELO MTV1-T

MODELO ELET1



PARCELAMENTO em até 48 vezes

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

Mudanças na **Lei dos Caminhoneiros** devem causar alta do frete

Principais pontos considerados inconstitucionais pelo STF sobre jornada de trabalho e período de descanso do motorista poderão causar aumento do frete para o transporte de carga, o que preocupa setores econômicos

POR MÔNICA SERRANO

Divulgação Scania



Passados quase oito anos da aprovação da Lei dos Caminhoneiros (nº 13.103/2015), a legislação passou a ser foco da atenção de vários setores que serão afetados pela decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que considerou alguns de seus aspectos como inconstitucionais (veja Box). A decisão foi decorrente do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT), no final de junho.

As mudanças trouxeram proteção para o motorista, ao excluir alguns aspectos da Lei 13.103/2015 relacionados à jornada de trabalho, pausas para descanso e repouso semanal. Em contrapartida, para diversos segmentos, inclusive a revenda de combustíveis, haverá impactos com o aumento de custos do frete.

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), haverá impactos financeiros, operacionais, tributários e econômicos em todos os segmentos da atividade econômica do país, e não apenas no transporte rodoviário de cargas e de passageiros. “Estima-se que haverá forte elevação nos custos das empresas que, necessariamente, deverá ser compensada com a renegociação dos contratos e com a valorização dos serviços prestados em toda a cadeia operacional”, disse a entidade.

Além disso, a declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos retira a segurança jurídica das operações de transporte.

Além da CNT, outras entidades também se manifestaram. Em 10 de agosto, o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), a Fecomcombustíveis, a Brasilcom e o Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindicgas) enviaram um ofício assinado em conjunto ao ministro dos Transportes, Renan Calheiros Filho, detalhando os possíveis reflexos das regras, que podem afetar o suprimento do país, se forem implementadas imediatamente. “Essas alterações precisam ser planejadas e organizadas para que não tenhamos efeitos indesejados como desabastecimento em determinadas regiões”, disseram.

De acordo com Valéria Amoroso Lima, diretora de *Downstream* do IBP, a mudança na lei exige aproximadamente 30% mais motoristas e equipamentos para o transporte de produtos perigosos, mas não há, atualmente, a quantidade necessária de profissionais habilitados. “No caso dos motoristas, estes precisam ser treinados antes de iniciar este tipo de transporte. Os equipamentos também não estão à disposição, precisam ser adquiridos, montados e entregues pela indústria automotiva. Tudo isso demanda tempo de planejamento e investimento”, disse.



As entidades do setor de combustíveis também destacaram preocupação com a insegurança jurídica. “É de suma importância a modulação da decisão, evitando cobranças retroativas que podem impactar financeiramente as empresas de transporte e, ainda, determinar prazo de adequação das modificações”, enfatizou o ofício.

ASPECTOS TRABALHISTAS

Paulo Douglas de Almeida, procurador do Ministério Público do Trabalho (MPT) em Mato Grosso do Sul, analisou que sob o aspecto trabalhista e social, o “Supremo colocou um freio de arrumação ao ímpeto de máxima exploração dos motoristas”. Segundo ele, a decisão estabelece limite aos interesses econômicos e atende aos preceitos constitucionais, ao garantir dignidade, saúde e segurança dos motoristas que trafegam nas rodovias.

Por outro lado, Almeida reconhece que haverá impacto econômico com a eleva-

ção do frete, especialmente em relação ao tempo de espera. “Embora seja prematuro estimar tal elevação, é certo que ela virá. No entanto, o impacto dessa decisão nos custos do frete depende, fundamentalmente, da capacidade de reorganização do trabalho por parte de transportadores e embarcadores”, comentou.

Na visão de Rodolfo Rizzotto, fundador do site estradas.com.br e coordenador do SOS Estradas, a questão do aumento de custos demanda análise mais ampla. Por exemplo, no Brasil boa parte do setor de transportes não calcula o custo dos acidentes. “Quando um motorista dorme no volante por fadiga, a estrada pode ficar interrompida por horas ou dias. Isso causa um enorme custo para a sociedade, inclusive do frete. Quando melhoram as condições de trabalho do motorista, há uma redução dos acidentes, aumenta a produtividade, e aumenta a circulação de veículos. Qual-

quer eventual custo que tenha para o consumidor final, a sociedade tem que entender que vale a pena, porque será compensado em outros segmentos”, comentou.

PONTOS DE PARADA

Para Giancarlo Pasa, diretor da Fecombustíveis, em uma avaliação geral, a tendência é que o transporte se torne mais caro. Apesar disso, do ponto de vista da revenda, a obrigatoriedade do descanso do motorista por 11 horas ininterruptas também pode gerar oportunidade para os postos de rodovias, que hoje atuam como pontos de parada e de descanso. “Ele vai ter que ficar parado por 11 horas, usar o estacionamento, fazer abastecimento, se alimentar, descansar em hotéis, entre outros. Então, há toda uma movimentação econômica para gerar serviços. Claro que depende de cada empresário, mas a meu ver é oportunidade de negócio para valorizar o nosso posicionamento nas rodovias”, comentou.

Principais itens inconstitucionais

TEMPO DE ESPERA

Considera o período que o motorista fica à disposição, aguardando para carregar e descarregar o caminhão. Anteriormente às mudanças, não era contabilizado como jornada de trabalho. Apesar disso, o tempo de espera era indenizado em 30% do valor da hora normal. A partir de agora, o tempo de espera entra na contagem da jornada de trabalho e das horas extras.

INTERVALO ENTRE JORNADAS

Entre as jornadas de trabalho do motorista, ficou estabelecido um intervalo de, no mínimo, 11 horas ininterruptas dentro das 24 horas de trabalho, não podendo ser fracionado. Antes do julgamento, a legislação permitia dividir o intervalo em oito horas seguidas e as três restantes no dia seguinte.

DESCANSO SEMANAL

O motorista podia acumular até três descansos semanais remunerados, o que permitia, nas viagens de longa distância, usufruir do seu descanso semanal quando retornasse à residência, mas este item foi declarado inconstitucional. O STF decidiu que a cada seis dias de trabalho, o motorista deverá usufruir do seu descanso semanal, assim como as demais categorias.

REPOUSO COM VEÍCULO EM MOVIMENTO

É proibido, nas viagens de longa distância com dois motoristas, o descanso com o veículo em movimento. Hoje, o repouso deve ser feito em alojamento externo ou cabine leito, com o veículo estacionado. Antes da mudança, havia revezamento entre os motoristas nas viagens longas, ou seja, enquanto um descansava o outro dirigia e vice-versa.

Toda infraestrutura e os serviços oferecidos para os caminhoneiros pelos postos de rodovias foram realizados por iniciativa dos empresários, com recursos próprios. Nunca houve apoio do governo, como concessão de crédito ou financiamentos para a compra de terreno, pavimentação e construção de pátio de estacionamento para os caminhões, com toda a infraestrutura de apoio necessária.

Um dos pontos polêmicos, desde a aprovação da Lei dos Caminhoneiros, é a cobrança de alguns postos de rodovia que investiram altos recursos para oferecer estacionamentos seguros e cobrarem pelo serviço aos caminhoneiros.

“É uma hipocrisia imaginar que os postos de combustíveis venham edificar e ofertar suas instalações de graça aos motoristas. Essa ingenuidade acaba por desestimular o investimento privado dos pontos de parada. No entanto, é importante perceber que, embora precária, a estrutura hoteleira e de pátios existentes no país já vem dando condições para o repouso dos motoristas”, disse Almeida.

Rizzotto destaca que este assunto cabe à iniciativa privada e o estado não deveria intervir no tema dos PPDs, por meio de parcerias com concessionárias para oferecer serviços gratuitos aos caminhoneiros, pois quem paga é a população que passa nos pedágios. “Quem tem que pagar pelo custo da parada são as transportadoras e embarcadores”, disse. ■

Principais impactos sob ótica do setor de combustíveis

- Escassez de motoristas treinados, em especial para o transporte de cargas perigosas;
- limitação de caminhões-tanque disponíveis e da capacidade da indústria de produzi-los na velocidade necessária à demanda imediata;
- aumento de emissões de carbono, pela elevação dos caminhões em trânsito;
- aumento do custo com a mão de obra, implicando no aumento de contratação de motoristas autônomos (precarização da mão de obra);
- crise na distribuição rodoviária e possível desabastecimento;
- aumento do custo operacional e do custo do transporte da ordem de bilhões de reais;
- impacto no custo de todos os itens que demandam de transporte rodoviário e, conseqüentemente, na inflação;
- escassez de Pontos de Parada para Descanso homologados (1 a cada 2.000 km);
- impossibilidade de usufruir os descansos semanais na residência e com a família;
- aumento da desigualdade econômica e social.

Fontes: IBP, Fecombustíveis, Brasilcom e Sindigás

Temos o Melhor Biodiesel do Mundo

O biodiesel brasileiro está entre os melhores do mundo, graças à dedicação e ao trabalho sério realizado pelos órgãos reguladores e pela indústria. Todos os 24 testes científicos diferentes são feitos por laboratórios certificados pelo INMETRO e a especificação do biodiesel brasileiro, definida pela Resolução (45/2014) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), tem parâmetros muito mais severos do que os que são praticados na Europa.

Não por acaso, o Brasil liderou o maior programa de testes do mundo. Na Binatural executamos as melhores práticas e tecnologias do mercado para a produção de biodiesel de alta qualidade. Nossa equipe de especialistas está preparada para atender às novas determinações propostas pela Agência Nacional de Petróleo. Temos o orgulho de sermos especialistas em um produto que contribui diretamente para a preservação do meio ambiente e para o desenvolvimento sustentável do país, com alta qualidade. Estamos comprometidos em oferecer um biodiesel eficiente e sustentável, superando as conformidades das normas regulatórias propostas pela ANP e atendendo aos mais altos padrões de qualidade do mercado. Nossa Energia é sempre BOA!

Governo federal passou a defender o aumento da mistura do biodiesel ao diesel para 15% e do etanol anidro à gasolina para 30%

Elevação do percentual de biocombustíveis em pauta

O Projeto de Lei 'Combustível do Futuro' propõe a elevação do teor do etanol anidro adicionado à gasolina e o do biodiesel no diesel, com o objetivo de reduzir as emissões de carbono decorrentes do uso de combustíveis fósseis

POR ROSEMEIRE GUIDONI

Um dos principais temas do programa Combustível do Futuro, criado no ano passado pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), foi o estímulo aos biocombustíveis, com o intuito de reduzir o consumo de combustíveis fósseis no Brasil e, conseqüentemente, promo-

ver a descarbonização do setor de mobilidade. Foi criado, também, um grupo técnico para discutir iniciativas como a Política Nacional de Biocombustíveis (Renovabio), Rota 2030, Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel, Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Pro-

conve), entre outras. Até o desenvolvimento da indústria de hidrogênio e sistemas de captura e armazenamento de carbono fazem parte dos debates do grupo técnico, assim como a produção de bioquerosene de aviação (SAF, na sigla em inglês).

As discussões do grupo técnico avançaram e motivaram um projeto de lei que vem sendo chamado de 'PL Combustível do Futuro', e que já ganhou o apoio do governo federal. Embora o projeto seja abrangente e envolva "combustíveis renováveis avançados", um dos pontos que tem sido destacado é a elevação da participação dos biocombustíveis na mistura com combustíveis fósseis (etanol anidro e biodiesel, respectivamente adicionados à gasolina e ao óleo diesel).

Apesar de ainda não haver nenhuma definição sobre o tema, pois o PL está em análise, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, vem divulgando em eventos e coletivas de imprensa a intenção de elevar o teor de etanol anidro na gasolina dos atuais 27% para 30%. O aumento do percentual de biodiesel adicionado ao diesel também está na mira do programa, mas, neste caso, o mercado concorda que ainda há a necessidade de mais estudos e discussões por parte de toda a cadeia de produção e consumo. Apesar disso, Alckmin

já anunciou a intenção de antecipar o B15 (que entraria em vigor somente em 2026) para o ano que vem e tem citado o B20.

O principal argumento para a mudança é ambiental, mas os defensores destacam outras questões, como a redução da dependência de combustíveis importados. Já do ponto de vista econômico, pelo menos no caso do biodiesel, a perspectiva é de encarecimento do diesel B. Apenas para ilustrar, em 23 de agosto, o preço do biodiesel em Paulínia (SP) era de R\$ 4,47 por litro, enquanto o diesel S10 (sem adição de biodiesel) estava cotado em R\$ 3,85.

MUDANÇA NO TEOR DE ETANOL ANIDRO NA GASOLINA C

Uma das propostas do texto do projeto de lei é a alteração dos limites mínimo e máximo do teor de mistura de etanol anidro à gasolina C. A Lei nº 9.478/1997 define variação entre 18% (mínimo) e 27,5% (máximo), no teor da mistura (atualmente, o percentual de etanol anidro é de 27%). Com a proposta, esses percentuais seriam alterados para 20% e 30%, respectivamente.

"O consumidor não deverá perceber grandes mudanças, somente uma pequena diferença no consumo, uma vez que o etanol tem eficiência energética menor que a gasolina", disse o engenheiro Everton Silva, mentor de



Consultoria Argus destaca que aumento do etanol anidro pode resultar na diminuição da demanda por gasolina A e, consequentemente, na menor dependência por importação

Energia a Combustão da SAE BRASIL. Segundo ele, como a grande maioria dos veículos comercializados no Brasil já é *flex fuel*, também não haverá alterações quanto a manutenção, pois esses veículos são preparados para funcionar com teores maiores de etanol ou mesmo somente com etanol hidratado.

Do ponto de vista da dependência externa, na avaliação da consultoria Argus, especializada na produção de relatórios e análises de preços para o mercado de combustíveis, agricultura, fertilizantes, gás natural e energia elétrica, a elevação do anidro na gasolina para 30% pode resultar na diminuição de 107.600 m³ por mês na demanda por gasolina A, o que corresponde ao volume de um pouco mais de dois navios tanqueiros de categoria MR (*medium range*, ou porte médio), usados nas operações de importação de gasolina. Em 2022, o consumo de gasolina A alcançou 31,42 milhões de m³, atingindo seu maior nível desde 2017, segundo dados da ANP.

MELHORA DA OCTANAGEM

No caso da gasolina, existe um aspecto que poderá trazer mudanças na balança comercial. Amance Boutin, especialista em combustíveis da Argus, explicou que o aumento do teor de etanol anidro acaba beneficiando a octanagem da gasolina A. “O etanol é um oxigenante, que eleva a octanagem da gasolina A. Ao elevar o teor do produto, se mantidas as mesmas especificações da gasolina C, a gasolina A não precisa ter uma octanagem tão grande”, afirmou.

Isso, segundo ele, pode levar as refinarias privadas a exportarem a gasolina A que produzem, com mais octanagem, e importarem nafta, cujo custo é menor. “As refinarias nacionais terão um produto mais nobre do que o mercado exige”, pontuou.

Segundo o analista, com essa perspectiva de importação de nafta, aliada aos estímulos fiscais concedidos ao etanol, o preço da gasolina C, para as distribuidoras, pode ficar R\$ 0,02/litro mais barato. “Mas, lembrando, isso

poderá ocorrer por causa da renúncia fiscal”, alertou. Ou seja, essa redução ocorre em função apenas da menor tributação sobre o etanol anidro. O PIS/Cofins sobre o etanol anidro é de R\$ 0,1309/l no elo produtor/importador. O PIS/Cofins sobre a gasolina A é de R\$ 0,7925/l, também no produtor/importador. “São R\$0,6616 por metro cúbico de diferença de tributos, o que significa uma arrecadação menor em âmbito federal”.

BIODIESEL PREOCUPA

O governo também tem divulgado a intenção de elevar o teor de biodiesel presente no diesel B, que atualmente está em 12% (B12). Além de uma possível antecipação do B15, Geraldo Alckmin já sinalizou a intenção de incluir o B20 no PL Combustível do Futuro.

Em função dos problemas já conhecidos relacionados ao biodiesel, essa é uma grande preocupação do mercado, que já se prepara para novos estudos técnicos sobre a viabilidade do B15.

“Teores mais elevados de biodiesel não foram ainda testados, então existe necessidade de ensaios e dados”, disse Christian Wahnfried, especialista em combustíveis e emissões da Bosch. “Existem países que usam teores maiores, mas os motores têm tecnologia inferior aos utilizados no Brasil. A Indonésia, por exemplo, usa B30 e já está

discutindo o B40, mas a indústria automotiva ainda está no Euro 3 — enquanto o Brasil está no Euro 6 (P8). Não existe nenhum país que adote teores mais elevados com motores mais avançados”, destacou, mencionando que nos Estados Unidos o B20 é usado somente em alguns estados e em épocas específicas do ano. Na Europa, a média é o B5.

Wahnfried explicou que já foram realizados testes com B15, no Brasil, mas apenas com mo-



Acelerar o seu negócio é o nosso compromisso.

Receba o valor das suas vendas de cartões de crédito no mesmo dia com a **Antecipação de Recebíveis Topázio.**

Saiba mais.  4002.4466

BANCO topázio

*Exclusivo para estabelecimentos credenciados à Ticket Log ou Ticket Serviços. Operação sujeita à disponibilidade de agenda de recebíveis.
*Para solicitações feitas até as 16h30, via canal de atendimento telefônico.



Uma das alternativas para reduzir os problemas da mistura com o biodiesel de éster seria utilizar o R5 da Petrobras, que tem molécula similar ao diesel e não se deteriora com as mudanças de temperatura ou umidade

tores com a tecnologia Euro 5 (P7). Então, segundo ele, os ensaios são necessários, inclusive porque, na fase P8, foi implementado o ISC (um indicador de conformidade em serviço), que obriga os fabricantes a fazerem a medição de emissões do veículo após 700 mil km rodados, de forma a garantir sua conformidade.

O especialista destaca, no entanto, que houve uma melhoria de qualidade no biodiesel, pois as falhas de campo diminuíram, mesmo com o B12. Além disso, a Resolução ANP 920, que entrou em vigor no dia 1º de julho, trouxe novos requisitos de qualidade para o biodiesel, que estão sendo implementados.

A Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) ainda não se posicionou oficialmente, justamente por achar que são necessários mais testes.

No entanto, Wahnfried comenta que, apesar da redução de problemas relativos ao biodiesel na indústria automotiva, outros segmentos, como máquinas agrícolas e geradores, merecem atenção especial. “Uma

coisa é usar um percentual maior de biodiesel em uma frota de ônibus, por exemplo, que circula todos os dias e tem manutenção frequente. Outra é colocar o produto em uma máquina agrícola, com funcionamento sazonal”, exemplificou. Além dos motores de uso intermitente, existem problemas com embarcações ou veículos que circulem em regiões com grande umidade, assim como risco de congelamento em locais com temperaturas muito baixas.

Na análise de Boutin, da Argus, o aumento de percentual de biodiesel no diesel poderia aliviar a dependência externa — segundo ele, cada 1% a mais de biodiesel na mistura reduz a importação de um pouco mais de um navio médio, por mês. Porém, o custo do biodiesel ainda é mais elevado do que o do diesel, podendo aumentar o preço final.

“Uma das alternativas para elevar o teor seria utilizar o diesel renovável, ou HVO. A Petrobrás tem produzido o diesel R5, que possui o equivalente a 5% de HVO. Sua

molécula se mistura ao diesel fóssil e tem características idênticas, sem as questões causadas pelo biodiesel”, explicou Boutin.

DIESEL VERDE

O Diesel R, ou diesel coprocessado com óleos vegetais, que está sendo produzido pela Petrobras, é considerado uma solução para reduzir as emissões do diesel tradicional, sem os riscos conhecidos do biodiesel. Segundo Maurício Tolmasquim, diretor de Transição Energética da Petrobras, o ideal seria criar um mandato adicional para o produto, que poderia se somar ao biodiesel já adicionado ao diesel. Em reunião com jornalistas, em julho, o executivo afirmou que a Petrobras é “a favor do biodiesel” e que o coprocessamento de diesel “não vai destruir” a indústria do biocombustível. A empresa pretende alcançar a produção de 154 mil barris por dia de Diesel R nos próximos anos.

A grande diferença do diesel coprocessado, que pode ser fabricado a partir das mesmas matérias-primas do biodiesel, é o fato de não possuir oxigênio em sua molécula. Ou seja, o biodiesel, produzido a partir da esterificação e com uso de metanol, contém oxigênio, o que causa sua oxidação. Já o HVO é fabricado a partir de um processo de hidrogenação, que utiliza hidrogênio.

“É um produto com molécula idêntica ao diesel fóssil, que se mistura com ele, e não traz os mesmos problemas do biodiesel em teores mais elevados”, disse Rogério Gonçalves, diretor de combustíveis da AEA.

Quanto ao custo extra do Diesel R, segundo estimativas da AEA, não deve haver grande diferença em relação ao do biodiesel. “Se aumentarmos o percentual de biodiesel para B15, já haverá elevação do preço do diesel B. A ideia seria que houvesse algum incentivo para se utilizar uma parcela do diesel renovável, em adição ao diesel fóssil e ao biodiesel, permitindo ficar no mesmo patamar de preços”, disse Gonçalves. Segundo ele, a refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), localizada em Araucária (PR), já está comercializando diesel R5 para as distribuidoras, sem reclamações de aumento de preço por causa disso.

“Os veículos também aumentam de preço, à medida que novas tecnologias foram sendo introduzidas. Catalisadores, *airbags*, freios a disco, eletrônica embarcada, injeção eletrônica, entre outras tecnologias, elevaram o custo dos veículos, mas também aumentaram a segurança e melhoraram as emissões”, disse Gonçalves. “Vejo o HVO da mesma forma, um produto que vem para melhorar as emissões e dar mais segurança aos motoristas”. ■

Congresso do Sudeste bate recorde de público em Belo Horizonte

Divulgação Minaspetro

Mais uma vez a capital mineira recebeu revendedores de todo o país, com mais de 2.200 pessoas, e contou com ampla programação, que mesclou conteúdo e entretenimento

POR MÔNICA SERRANO

O 17º Congresso de Revendedores do Sudeste do Brasil, realizado nos dias 10 e 11 de agosto, em Belo Horizonte (MG), foi um sucesso. O evento superou as expectativas e bateu recorde de público, com 2.252 pessoas, e contou com cerca de 60 empresas, que exibiram seus produtos e serviços para postos de combustíveis e lojas de conveniências na feira de exposições.

Na cerimônia de abertura, o anfitrião Rafael Macedo, presidente do Minaspetro, mostrou o trabalho competente que está sendo desenvolvido junto à revenda mineira e recomendou aos sucessores do negócio familiar para se espelharem nos pais. “Vocês têm, nos seus pais, toda potência para ser explorada. O cargo que tenho hoje é muito mais do que eu sonhei. Sonhem grande, mas só um sonho não

basta, resolvam, aos poucos, os pequenos problemas do dia a dia”, disse destacando aos jovens sucessores que nada acontece de imediato, tudo é construído com pequenos passos.

Com pouco mais de 30 anos, Macedo chegou à presidência do Minaspetro implementando modernidade e inovação, porém contou com a referência dos presidentes antecessores, Paulo Miranda Soares e Carlos Eduardo Mendes Guimarães Filho – atualmente, vice-presidente da Fecombustíveis.

James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, destacou que é preciso desmistificar a imagem do empresário da revenda, que chega a ser tratado com desrespeito quando há alteração de preços nas refinarias ou mudança dos impostos que impactam nos custos dos combustíveis. “O Brasil é um país capitalista e o empresário sobrevive do lucro. Hoje, a gente vive um momento em que ter lucro parece ser uma coisa errada. O lucro faz parte da atividade econômica”, disse. “O posto, que nem porta tem, recebe a polícia e tem que justificar os preços, que são gerados pelas oscilações do mercado. O revendedor precisa ser respeitado. Ele é um empresário que gera emprego e renda. E melhorar as condições do trabalha-

dor passa, necessariamente, pelo sucesso da empresa”, disse.

Thorp exemplificou que na composição de preços da gasolina, os impostos federais e estaduais pesam mais do que as margens da revenda, segundo os dados oficiais da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). “E o revendedor é acusado por ter lucro abusivo, será que a culpa é dele? Não podemos carregar uma culpa que não é nossa. Ter lucro não é ser irregular, todo empresário trabalha para ter lucro”, finalizou.



Divulgação Minaspetro

Rafael Macedo, anfitrião e presidente do Minaspetro, com pouco mais de 30 anos, trouxe modernidade e inovação ao sindicato mineiro



Também participaram da solenidade de abertura o professor Mateus Simões, vice-governador do estado de Minas Gerais; Gabriel Azevedo, presidente da Câmara Municipal de Belo Horizonte; Guilherme da Cunha, secretário-executivo da Secretaria de Estado e de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais e Christiana Noronha Renault de Almeida, presidente do Serviço Social Autônomo (Servas).

PERSPECTIVAS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Um dos principais painéis trouxe ao debate a transição energética e as perspectivas do setor de combustíveis, sob o ponto de vista das distribuidoras. Estiveram presentes Emerson Kapaz, presidente-execu-

tivo do Instituto Combustível Legal (ICL); Flávio Dantas, diretor vice-presidente da Vibra Energia; Carlos Resende, vice-presidente da Ipiranga; Antonio Cardoso, vice-presidente da Shell; e Fulvius Tomelin, CEO da Ale.

Kapaz abordou que uma das maiores dificuldades do setor é enfrentar a concorrência desleal, a falta de ética e a falta de compromisso com o pagamento dos impostos. “De todos os problemas que o revendedor enfrenta, talvez o maior de todos é o que chamamos de devedor contumaz, aquele que entra no mercado para obter ganhos com a sonegação de impostos. E quem é correto se pergunta: como eu vou competir?”, questionou.

Segundo Kapaz, o ICL tem feito um trabalho institucional focado para o combate à sonegação, com as secretarias de Fazenda dos estados e a ANP para coletar os dados. No entanto, entre os maiores obstáculos está o crime organizado. “Os nossos inimigos mais fortes são o crime organizado e as milícias”, destacou.

Nesse sentido, a simplificação tributária seria um caminho para minimizar a ação dos agentes irregulares. Embora a monofasia tributária já faça parte da realidade do segmento, a partir da cobrança *ad rem* do óleo diesel e da gasolina, ainda resta o etanol hidratado, que permanece no sistema tributário *ad valorem*, com as diferentes alíquotas entre os estados, permanecendo uma brecha para a sonegação.



James Thorp Neto,
presidente da
Fecombustíveis,
disse que o
empresário da
revenda precisa ser
respeitado

Cardoso, da Shell, reforçou a importância do combate às irregularidades. “Se não cuidarmos da sonegação de tributos, do diesel que não é misturado ao biodiesel, do problema do metanol, lamento informar, mas não vamos chegar na transição energética”, disse. “Temos que cuidar dos problemas no aqui e agora, todos juntos”, completou.

Apesar dos problemas do setor, Cardoso também destacou que o país tem uma matriz de energia extremamente limpa, especialmente com a indústria do etanol, sendo possível o Brasil chegar à transição energética de forma mais rápida do que outros países do mundo, que não disponibilizam a variedade de recursos naturais.

Em relação aos veículos elétricos, o executivo da Shell acredita que a expansão no Brasil não será de forma rápida e única. “Temos um país de dimensões continentais e são vários países dentro de um só. A gente acredita que vai entrar no *portfólio* do posto, sim, só que não será o elétrico puro, mas o híbrido. A Shell já está preparada para isso”, disse.

A Shell projeta que, em 2030, no Brasil, em média, os veículos elétricos deverão atingir 5% da frota nacional, sendo que, atualmente, representam menos de 0,1% do total da frota. “Ele

(elétrico) não vai acabar com o negócio do posto, mas será mais um produto do *portfólio* (ponto de recarga). Aqui no Brasil o crescimento será moderado, sendo similar aos Estados Unidos”, destacou.

Resende, da Ipiranga, também destacou que o Brasil terá uma transição energética mais lenta em relação a algumas partes do mundo e também aposta que a revenda terá oferta de soluções diversas para atender às demandas do consumidor. O executivo também enxerga que a demanda por derivados de combustíveis fósseis continuará pelos próximos doze anos. “Não temos bola de cristal, mas enxergamos a demanda por combustíveis líquidos em crescimento até 2035. No caso do diesel, não sabemos quando a demanda irá cair”, disse.

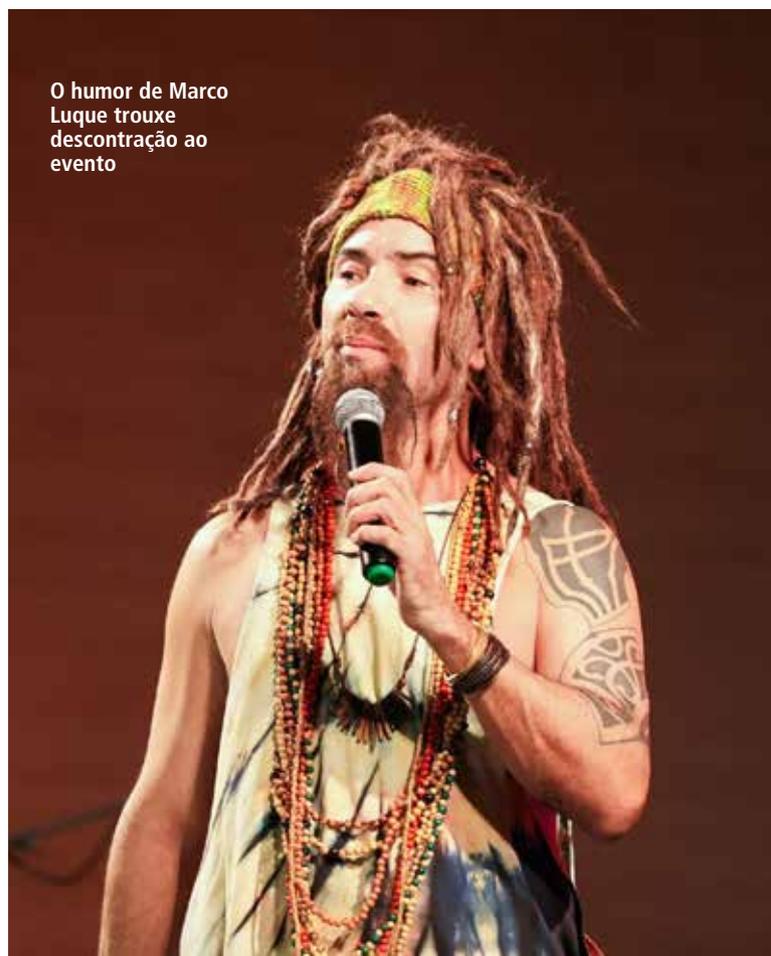
Em relação ao momento atual da empresa, segundo Resende, a proximidade com a revenda passou a ser um dos focos da Ipiranga. “Acreditamos na importância da relação com a revenda ser transparente e entendemos onde começa e termina o nosso papel e o do revendedor. Estamos num processo de crescimento, buscando a revenda ética, que compartilha dos nossos valores, o que contribui com a melhoria do setor”, disse.

Dantas, da Vibra, destacou que a empresa pretende oferecer a energia que o consumidor quiser, seja gasolina, ciclo Otto, diesel, elétrica etc. Ele destacou os diferentes tipos de produtos e serviços ofertados pela empresa, como os contratos de energia renovável no mercado livre com os postos e o Premmia, programa de fidelidade da empresa.

Tomelin, da Ale, disse que a empresa pretende ser um *hub* de negócios, com a proposta de valor que permita ao revendedor escolher a plataforma de serviços conforme atendimento às suas necessidades.

Com as perspectivas de crescimento dos carros elétricos na frota nacional, a Ale se-

O humor de Marco Luque trouxe descontração ao evento



que na mesma linha dos antecessores, acreditando que a mudança se dará de forma gradativa, atingindo 20% do total da frota até 2035, com continuidade da matriz de transporte nas rodovias sendo feita 60% por diesel.

PERSPECTIVAS DE ECONOMIA E DE DESENVOLVIMENTO

Outro painel de destaque abordou o tema “Novas Perspectivas para o desenvolvimento brasileiro”, com a exposição do ex-governador do estado de Minas Gerais e ministro do Tribunal de Contas da União, Antonio Anastasia, que dividiu a palestra com a vereadora Marcela Tropa e o deputado Delegado Marcelo Freitas.

Anastasia iniciou analisando três aspectos do país: geográfico, humano e institucional. Do ponto de vista geográfico, segundo o ministro, o país teria todas as condições de ser hoje uma potência, pela grande extensão territorial e a diversidade de riqueza natural. Ele também elencou como positivos os aspectos humano e econômico. “Temos um país com 200 milhões de habitantes com um só idioma, e não é assim em outros países. Não temos guerra civil e a nossa economia está entre as dez maiores do mundo. O valor huma-

Programação diversificada

O Congresso do Sudeste apresentou uma variedade de palestras, com especialistas do setor, executivos que apresentaram as suas bem-sucedidas trajetórias, pessoas inspiradoras que contaram histórias da vida real, como a do vendedor de água, Rick Chester, que se tornou palestrante. Também teve momentos de descontração, com o humorista Marco Luque, e o show de Michel Teló marcou o encerramento do evento.

Além do auditório principal, o evento realizou programação paralela, direcionada aos gerentes dos postos de combustíveis e também contou com a Estação do Conhecimento, que apresentou palestras dentro do espaço da feira, entre temas diversos de interesse da revenda.

no é extraordinário, mas por que não temos um desenvolvimento à altura desse capital?”, questionou.

A resposta, conforme Anastasia, aponta para as fragilidades institucionais, sejam públicas ou privadas. “Muitas delas (fragilidades) são culpa do governo e o

James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, reforçou que é preciso desmistificar a imagem do empresário da revenda, que chega a ser tratado com desrespeito quando há alteração de preços nas refinarias ou mudança dos impostos que impactam nos custos dos combustíveis

governo é reflexo da sociedade. Nenhum governo, nenhum parlamento existe por si só, mas é resultado da vontade coletiva. Ainda estamos em um patamar incipiente para compormos instituições públicas fortes”, disse.

Outro aspecto que afeta as instituições é a falta de planejamento. “Os brasileiros, em geral, não gostam de planejamento e nunca demos importância a esse assun-

to”, disse. Esse tipo de conduta, que foi reflexo do período da inflação, também se reflete em algumas gestões públicas, com falta de planejamento no médio e longo prazos.

Mas ainda há uma questão maior que afeta o país. “O pior problema que temos hoje, no Brasil, que afeta o planejamento, a gestão administrativa, instabiliza as instituições e ataca os empresários, se chama insegurança jurídica”, disse.

Para concluir a exposição, ele elencou os três principais aspectos que atrapalham o desenvolvimento. “Fragilidade de planejamento, a falta de prestígio da gestão pública no Brasil e a insegurança jurídica são fatores que inibem o nosso desenvolvimento e atrapalham toda estrutura econômica que temos, toda estrutura geográfica. Esses três aspectos podem ser facilmente superados. Ainda podemos ir muito além, mas para isso temos que ter ousadia, agir com coragem e criatividade para criar alternativas e fazer face à realidade”, finalizou.

Outro ponto alto do evento foi a palestra com Ricardo Amorim que analisou diversos aspectos da economia do país (confira a **Entrevista** do mês, com os principais tópicos e as perspectivas da transição energética para o negócio da revenda). ■



Estratégias, mitos e impactos

Nos dias atuais, a competitividade acirrada entre os postos de combustíveis tem se tornado uma cena frequente em alguns estados, deixando consumidores perplexos diante das flutuações de preços e gerando teorias sobre os motivos por trás dessas táticas. Enquanto alguns postos adotam estratégias agressivas de venda, oferecendo combustíveis a preço de custo para conquistar clientes, outros mercados têm uma abordagem mais tranquila. No entanto, por trás desses cenários aparentemente caóticos, há uma série de fatores em jogo.

A concorrência acirrada entre postos de combustíveis é um fenômeno complexo, influenciado por diversos fatores. Uma das principais causas dessa disputa é a busca incessante por uma fatia maior do mercado consumidor. Postos que oferecem preços inexecutable podem atrair um grande volume de clientes temporariamente, mas essa estratégia não é sustentável no longo prazo. A margem bruta reduzida, ou até mesmo a operação abaixo do custo, podem levar esses postos a acumularem prejuízos significativos.

A Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997) estabelece as bases para o funcionamento do mercado de petróleo e derivados no Brasil. Ela regula aspectos como a livre concorrência e a importação/exportação de combustíveis. Além disso, a Lei de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990) e a regulação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) contribuem para garantir a transparência nas informações e a qualidade dos produtos oferecidos aos consumidores.

A volatilidade nos preços dos combustíveis, frequentemente deixa os consumidores confusos e frustrados. Eles podem, erroneamente, acreditar que os postos estão manipulando os preços para obter ganhos excessivos. No entanto, divulgar aos consumidores os fatores que influenciam os preços dos combustíveis, em conformidade com o Código de Defesa do Consumidor, pode ajudar na compreensão mais realista da situação.

A concorrência acirrada entre postos de combustíveis é um fenômeno multifacetado, envolvendo estratégias comerciais, custos das distribuidoras, percepção dos consumidores e impactos no mercado. Através de uma investigação aprofundada e de uma abordagem informada, é possível desvendar os mitos e compreender as nuances desse cenário. Uma análise crítica e imparcial, considerando as leis e regulamentações vigentes, pode proporcionar uma visão mais clara sobre como a competição pode ser benéfica quando equilibrada com a sustentabilidade financeira de todos os envolvidos.

Divulgar aos consumidores os fatores que influenciam os preços dos combustíveis, em conformidade com o Código de Defesa do Consumidor, pode ajudar na compreensão mais realista da situação

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

07 – Participação de James Thorp Neto, presidente da Fecombustíveis, em reunião virtual da diretoria especial da Fecombustíveis.

07 – Participação da Fecombustíveis em reunião virtual sobre reabertura da Câmara Temática de Abertura e Crescimento do Mercado e Competitividade do Programa Nacional do Hidrogênio, do Ministério de Minas e Energia.

10 e 11 – Participação de James Thorp Neto e equipe, no Conecta 2022, evento promovido pela Confederação Nacional do Comércio, Bens, Serviços e Turismo (CNC), em Brasília (DF).

12 – Participação do presidente da Fecombustíveis na reunião da diretoria da CNC, em Brasília (DF).

12 e 13 – Participação de James Thorp Neto e presidentes dos sindicatos filiados, no Sicomércio 2023, evento promovido pela CNC, em Brasília (DF).

14 – Reunião virtual entre Fecombustíveis e SindTRR sobre demanda de interesse do segmento TRR.

20 – Participação de James Thorp Neto no evento Conexão Revenda, promovido pelo ClubPetro e Sindipostos/RN, em Natal (RN).

27 – Participação da Fecombustíveis no Grupo de Trabalho sobre a revisão da Norma ABNT NBR 16764.

27 – Participação da Fecombustíveis em reunião virtual com o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gas (IBP), Brasilcom e Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindigás), sobre Lei do Motorista.



Efeitos da decisão do STF na Lei dos Motoristas

Recentemente, o plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) discutiu uma importante questão trabalhista. No caso, a temática abordada foi a Lei nº 13.103/2015, que trata da jornada de trabalho do motorista profissional, cuja deliberação trará impactos diretos no país inteiro. Isso porque, quando do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322, a Suprema Corte declarou inconstitucionais onze pontos da lei do motorista, com ênfase em três principais tópicos: tempo de espera, fracionamento de períodos de descanso e repouso com veículo em movimento (confira mais detalhes na pág. xx).

Importante destacar que o tempo de espera em que o motorista fica aguardando a carga e a descarga do veículo, a partir da decisão da Suprema Corte, será considerado como efetivo tempo à disposição do empregador. Portanto, integrará a jornada de trabalho, para todos os efeitos legais.

Vale lembrar que nos termos do artigo 235-C, §8º, da CLT, “são considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário, e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”.

Com base no julgamento pelo Supremo Tribunal Federal, se antes a indenização do tempo de espera era realizada à razão de 30% do salário-hora, a partir dessa decisão o tempo deverá ser incorporado à jornada de trabalho e ser remunerado com o adicional legal de no mínimo 50%. E, mais, caso seja necessário o motorista movimentar o veículo durante es-

se período, tal lapso temporal também passa a ser considerado como efetivo trabalho.

Outra decisão é que não mais será possível o fracionamento das 11 horas de descanso previstas entre um dia e outro de trabalho, conforme descrito no artigo 235-C, §3º da CLT, tendo em vista que o descanso entre jornadas estaria atrelado a questões de recuperação física, psicológica e de segurança rodoviária.

A decisão também impossibilitará a acumulação do repouso semanal de 24 horas nos casos de viagens de longa distância, com duração superior a sete dias, conforme o artigo 235-D, *caput*, da CLT. Isto porque, em que pese que a legislação tenha previsão expressa para a concessão do repouso após o retorno, limitando a três descansos consecutivos, o entendimento é de que a norma caminha em sentido contrário aos direitos e garantias fundamentais de saúde e medicina previstos na Carta Magna.

Destaca-se que, até o momento, não houve pronunciamento quanto aos eventuais efeitos modulatórios da decisão do Supremo Tribunal Federal, o que, por certo, traz ainda maior insegurança jurídica em torno do assunto.

Importante destacar que uma das saídas para amenizar os efeitos da decisão do Supremo Tribunal Federal é a implantação do banco de horas, que possibilitará ao empregador a compensação das horas suplementares trabalhadas com horas de descanso, em até seis meses.

Conclui-se que a recente decisão da Corte Maior, além de indicar que será necessária a contratação de mais empregados motoristas, exigirá do empregador um controle rigoroso da jornada de trabalho.



CONVENIÊNCIA

Com 22 unidades de conveniência, a Rede Natureza atua com uma taxa de perdas de 0,8%

Divulgação Rede Natureza

Divulgação

Gestão eficiente de perdas é oportunidade

Reduzir desperdícios, perdas de mercadorias e quebras de estoque significa trazer melhorias para a gestão das lojas e para a sustentabilidade do negócio — e do planeta

POR RODRIGO CONCEIÇÃO SANTOS

As lojas de conveniência perdem, em média, 1,54% de seus produtos, mensalmente. O índice foi computado pela Associação Brasileira de Supermercados (Abras) em 2022 e é menor do que o de outros segmentos, como o de hipermercados (2,43%). Para

Marcelo Borja, consultor especializado em postos, lojas de conveniência e vendas de lubrificantes, mesmo assim trata-se de um índice alto, que influencia a saúde financeira dos estabelecimentos. Para ele, o limite de perdas aceitável deve ficar entre 0,5% e 1%.

Em São Luiz (MA), a Rede de Postos e Conveniências Natureza entende e atua dentro desta proporção sugerida por Borja. Mais especificamente, segundo Antônio Augusto, sócio da empresa, o limite aceitável de perdas é de 0,8%. Acima disso, é feita uma auditoria adicional e, dependendo das circunstâncias apuradas, há responsabilização financeira sobre o gerente. Em outra via, se a loja alcançar uma taxa de desperdício abaixo de 0,3% ao mês, o gerente é bonificado, também com acréscimo financeiro sobre o ordenado. “Entendemos ser melhor bonificar o gerente, para estimulá-lo na gestão de perdas, do que conviver com desperdícios acima do necessário”, resume o empresário.

CRESCIMENTO E PROFISSIONALIZAÇÃO

Com 22 unidades de conveniência, a Rede Natureza atua com uma taxa de perdas de 0,8%, o que corresponde, aproximadamente, a R\$ 24 mil mensais desperdiçados.

Essa gestão, contudo, começou mais recentemente e, segundo Augusto, acompanha o crescimento da empresa.

Fundada em 2002, a Rede Natureza passou a primeira década de existência com dois postos e duas lojas de conveniência, quando os controles de estoques eram feitos pelos próprios sócios, sem avaliação

profissional. De 2011 em diante, a rede começou a expandir o número de estabelecimentos e, hoje, conta com 25 postos e 22 lojas de conveniências. O crescimento rápido, segundo Augusto, trouxe também a necessidade de profissionalizar a gestão, incluindo a contabilização de perdas.

Para isso, foi criada, em 2019, uma área de auditoria, inicialmente com um profissional, mas que hoje já conta com quatro pessoas, e deve crescer mais nos próximos anos. “Essa equipe avalia tanto o estoque de combustíveis quanto o da troca de óleo e das lojas de conveniência”, explicou o empresário. As conveniências, devido ao alto número de itens do *mix* – que vão de 500 a 1 mil, dependendo do tamanho da loja – concentram o maior trabalho de auditoria.

Os gerentes das lojas têm papel central nessa gestão, pois, no dia a dia, recebem as mercadorias, estipulam quantidades e fiscalizam as atitudes de clientes e funcionários. “Para alcançar um resultado bom, o gerente tem de fazer o seu papel, conferindo as principais categorias de produtos. Tudo o que gira muito, tem alto risco de perda de controle, por exemplo. Além disso, há prejuízos com produtos avariados (amassados, quebrados, com erro de fabricação, por exemplo) que podem ser evita-

dos durante o recebimento dos itens pelo gerente”, detalhou Augusto.

A experiência com os controles está permitindo que a Rede Natureza também aprimore processos. É o caso dos produtos com data de validade próxima de vencer, como salgados e lanches. Diferente das estufas quentes, onde eram armazenados salgados fritos ou assados, que horas depois precisavam ser consumidos ou descartados, agora as principais redes de lojas de conveniência já utilizam estufas frias. Assim, detalha Augusto, é possível diversificar a exposição de salgados, tendo mais variedade. Os alimentos podem permanecer em estufa fria por alguns dias, sem prejuízo à qualidade. “Mas isto não elimina totalmente o desperdício. É preciso ter um trabalho apurado do gerente, na determinação correta sobre quantidade e variedade. Também é possível fazer promoções, dando maior saída a itens que seriam descartados”, explicou.

Para Thiago Piccinini, gerente de produtos e ofertas da vertical de postos da Linx, a falta de controle adequado para produtos perecíveis é, de fato, uma das principais causas de perdas em lojas de conveniência. Para contornar a situação, ele sugere o estabelecimento de um sistema de rotação de estoque (FIFO - primeiro a entrar, primeiro a sair), o que garante que os produtos mais antigos sejam vendidos primeiro. “Também

é preciso fazer inventários frequentes para identificar itens prestes a vencer e promover descontos para incentivar que sejam vendidos mais rápido”, disse.

Outro ponto de atenção, para Piccini, são os desvios internos. Para combatê-los, ele sugere a criação de controles rigorosos de acesso aos estoques e o estabelecimento de políticas claras sobre furtos internos. “Também é recomendável monitorar o ambiente de forma discreta e utilizar sistemas de câmeras para coibir esse comportamento”, pontuou.

TECNOLOGIA, MONITORAMENTO E SEGURANÇA

O consultor Marcelo Borja, que contabiliza já ter treinado mais de 130 mil pessoas em redes de postos de todo país nos últimos 20 anos, destaca que os roubos e furtos em lojas de conveniência costumam ser filmados e, mesmo assim, os bandidos agem sem constrangimentos, chegando a sorrir para as câmeras em alguns casos. Apesar disso, ele recomenda que todas as lojas tenham sistema de vigilância por câmera, pois transmite conforto psicológico aos funcionários.

Para reduzir os riscos nos casos de roubos, Borba sugere que o primeiro passo seja a instrução constante da equipe para que nunca reaja aos assaltos. “Também é prudente deixar uma quantidade de troco definida como máxi-



Prazo de validade dos salgados aumenta com a utilização de estufa fria, indo ao forno conforme demanda

mo, como R\$ 300,00, por exemplo, sendo que o atendente da loja deve fazer sangrias sempre que o valor passar desse limite”, alertou.

No que tange aos furtos, o consultor sugere classificar as mercadorias de alto risco, para que sejam expostas em locais próximos ao caixa ou fora do alcance do cliente. Alguns exemplos de produtos de maior risco de prejuízo são garrafas de vinho, uísque e carregadores de smartphones. “Caso tenha de expor esses produtos ao alcance do cliente, é recomendado utilizar identificação por rádio frequência (RFID), etiquetando cada item para que, caso alguém tente furtar, seja notificado ao passar pelo sensor”, disse.

Outra ação simples recomendada por Borja é ter poucas gôndolas e posicioná-las com altura máxima de 1,10 m, além de instalar espelho convexo nas paredes laterais, o que facilita a visão dos funcionários sobre as pessoas que estão dentro da loja.

Em termos de tecnologia, o executivo da Linx corrobora a importância do RFID que, segundo ele, é versátil e pode ser aplicada

de várias maneiras para melhorar a eficiência operacional e reduzir perdas em lojas de conveniência. “O RFID permite o rastreamento preciso em tempo real de produtos em estoque, o que ajuda a evitar perdas por diferentes motivos. Por possuir mais informações que o código de barras tradicional, essa tecnologia pode automatizar a contagem de estoque, reduzindo erros humanos, além de permitir o registro correto do lote que está sendo vendido no sistema de gerenciamento da loja”, disse Thiago Piccinini.

Ele também destaca a utilidade do RFID na contribuição e uso sustentável de recursos como água e energia elétrica, à medida que a tecnologia permite também o monitoramento da temperatura em *freezers* e geladeiras, gerando alertas quando ela se desvia do ideal. “Isto possibilita uma resposta rápida para evitar o desperdício de energia, por exemplo. Por fim, o RFID também pode ser usado para monitorar o consumo de água em banheiros, ajudando a detectar vazamentos”, concluiu. ■

Setembro

Expo Revenda

Data: 13 e 14

Local: Vitória (ES)

Realização: Sindipostos - ES

Informações: (27) 3322-0104

Workshop Acelera Piauí

Data: 15

Local: Parnaíba (PI)

Realização: Sindipostos - PI

Informações: (86) 3227-4996

III Workshop Regional de Revendedores de Combustíveis Mato Grosso

Data: 24 e 25

Local: Cuiabá (MT)

Realização: Sindipetróleo - MT

Informações: (65) 3621-6623

Ciclo de Encontros de Revendedores da Bahia

Data: 28

Local: Juazeiro (BA)

Realização: Sindicombustíveis Bahia

Informações: (71) 3342-9557

Outubro

NACS Show 2023

Data: 3 a 6

Local: Atlanta - Estados Unidos

Realização: NACS

Informações: www.nacsshow.com

Revenda Conectada

Data: 10 e 11

Local: Caruaru (PE)

Realização: Sindicombustíveis - PE

Informações: (81) 3227-1035

Expo Conveniências

Data: 20

Local: Caxias do Sul (RS)

Realização: Sindipetro Serra Gaúcha

Informações: (54) 3222-0888

Encontro dos Revendedores do Sul

Data: 25 a 27

Local: Curitiba (PR)

Realização: Paranapetro e demais sindicatos do Sul

Informações: (41) 3021-7600

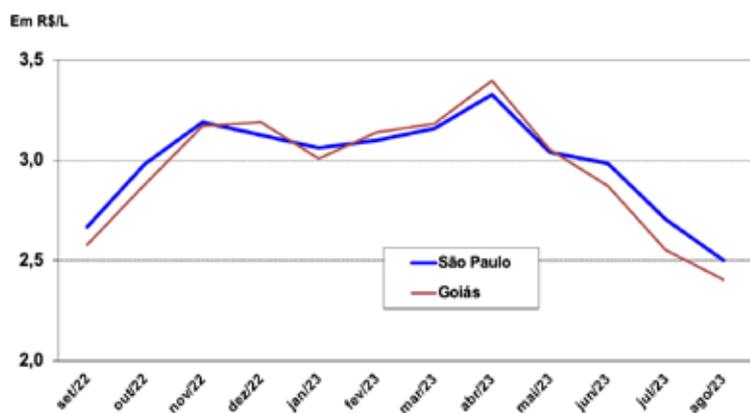
TABELAS

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DO ETANOL (Centro-Sul)

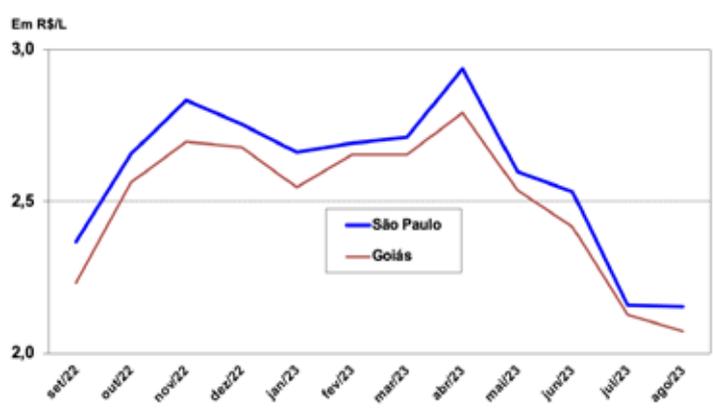
em R\$/L

	Período	São Paulo	Goiás		Período	São Paulo	Goiás
ANIDRO	31/07/2023 - 04/08/2022	2,526	2,377	HIDRATADO	31/07/2023 - 04/08/2022	2,130	2,017
	07/08/2023 - 11/08/2022	2,465	2,372		07/08/2023 - 11/08/2022	2,079	2,008
	14/08/2023 - 18/08/2022	2,449	2,353		14/08/2023 - 18/08/2022	2,156	2,097
	21/08/2023 - 25/08/2022	2,530	2,433		21/08/2023 - 25/08/2022	2,195	2,128
	28/08/2023 - 01/09/2022	2,524	2,482		28/08/2023 - 01/09/2022	2,202	2,110
	agosto de 2022	3,144	2,973		agosto de 2022	2,597	2,463
	agosto de 2023	2,499	2,403		agosto de 2023	2,152	2,072
Varição 31/07/2023 - 01/09/2023		-0,1%	4,4%	Varição 31/07/2023 - 01/09/2023		3,4%	4,6%
Varição agosto de 2023 x agosto de 2022		-20,5%	-19,2%	Varição agosto de 2023 x agosto de 2022		-17,1%	-15,9%

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



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



Fonte: CEPEA/Esalq

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

Nota 2: Preço para vendas interestaduais.

TABELAS

FORMAÇÃO DE PREÇOS

Convênio ICMS 15/2023 (Gasolina) e 199/2022 (Diesel) Referência 05/09/2023

UF	73% Gasolina A	27% Etanol Anidro ⁽¹⁾	27% PIS/COFINS Anidro ⁽³⁾	73% CIDE ⁽²⁾	73% PIS/COFINS ⁽³⁾	Carga ICMS	Custo da Distribuição
	AC	2,5302	0,9180	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200
AL	2,1071	0,8991	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,913
AM	2,4405	0,9207	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,268
AP	2,1739	0,9288	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,010
BA	2,2598	0,9045	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,071
CE	2,0559	0,9153	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,878
DF	2,2335	0,6650	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,805
ES	2,1315	0,7020	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,740
GO	2,2304	0,6623	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,800
MA	2,0482	0,9099	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,865
MG	2,1872	0,6966	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,791
MS	2,2258	0,6785	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,811
MT	2,2971	0,6839	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,888
PA	2,0770	0,9126	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,896
PB	2,0547	0,8951	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,857
PE	2,0609	0,8951	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,863
PI	2,0798	0,9005	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,887
PR	2,1290	0,6966	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,732
RJ	2,1786	0,6966	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,782
RN	2,0547	0,8991	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,861
RO	2,5051	0,9180	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,330
RR	2,4872	0,9207	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	5,315
RS	2,1467	0,7151	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,769
SC	2,1630	0,7047	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,775
SE	2,1848	0,8991	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,991
SP	2,1581	0,6885	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,753
TO	2,1394	0,6758	0,0353	0,0730	0,5785	1,2200	4,722
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,826	

UF	88% Diesel A S500	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88% CIDE ⁽²⁾	12% PIS/COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	88% PIS/COFINS Diesel ⁽³⁾	Carga ICMS	Custo da distribuição
AC	3,8696	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,432
AL	3,2152	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,817
AM	3,7614	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,329
AP	3,3359	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,903
BA	3,5739	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,175
CE	3,2208	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,822
DF	3,4019	0,5028	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,953
ES	3,3338	0,5054	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,887
GO	3,4019	0,5016	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,951
MA	3,2241	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,826
MG	3,3920	0,5054	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,945
MS	3,4125	0,5016	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,962
MT	3,4822	0,5028	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,033
PA	3,2190	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,787
PB	3,1917	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,793
PE	3,2392	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,841
PI	3,2622	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,864
PR	3,3092	0,5011	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,858
RJ	3,3476	0,5090	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,905
RN	3,1917	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,793
RO	3,8393	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,407
RR	3,8177	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,385
RS	3,2850	0,5011	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,834
SC	3,3625	0,5023	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,913
SE	3,3088	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,910
SP	3,3308	0,5030	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,882
TO	3,3341	0,5112	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,893
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾						4,927	

FORMAÇÃO DE PREÇOS

em R\$/L

	UF	88% Diesel A	12% Biocombustível ⁽¹⁾	88%	12% PIS/	88% PIS/	Carga ICMS	Custo da distribuição
		S500		CIDE ⁽²⁾	COFINS Biodiesel ⁽⁶⁾	COFINS Diesel ⁽³⁾		
Diesel S10	AC	3,9224	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,484
	AL	3,2680	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,869
	AM	3,8054	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,373
	AP	3,8639	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,431
	BA	3,6619	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,263
	CE	3,2529	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,854
	DF	3,4693	0,5028	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,020
	ES	3,3939	0,5054	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,947
	GO	3,4617	0,5016	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,011
	MA	3,2769	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,878
	MG	3,4602	0,5054	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,014
	MS	3,4653	0,5016	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,015
	MT	3,5350	0,5028	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,086
	PA	3,3111	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,879
	PB	3,2445	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,846
	PE	3,2920	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,893
	PI	3,3150	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,916
	PR	3,3651	0,5011	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,914
	RJ	3,4114	0,5090	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,968
	RN	3,2445	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,846
RO	3,8921	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,460	
RR	3,8705	0,5196	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	5,438	
RS	3,3488	0,5011	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,898	
SC	3,4225	0,5023	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,973	
SE	3,3616	0,5534	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,963	
SP	3,3908	0,5030	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,942	
TO	3,3869	0,5112	0,0000	0,0056	0,0968	0,9456	4,946	
CUSTO DA DISTRIBUIÇÃO - BRASIL ⁽⁵⁾							4,990	

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

Nota (2): Lei 10.865/2004 - Alteração MP 1175/2023

Nota (3): Lei 10.865/2004 - Alteração MP 1175/2023

Nota (4)*: Alíquota Ad Rem

Nota (5): Média ponderada considerando o volume comercializado no ano de 2021

Nota (6): Lei 11.116/2005 - Alteração MP 1175/2023

Obs: Os preços com base nas Tabelas Petrobras (refinarias) de 16/08/23 para Gasolina e óleo Diesel - ICMS Base -Convênio ICMS 15/2023 (Gasolina) e Convênio ICMS 199/2022 (Diesel)

Preços para o Estado da Bahia (S.Fco do Conde, Candeias, Jequié e Itabuna - Refinaria Acelen) - ref. 31/08/23 e para Região Norte (Refinaria REAM) - ref. 25/08/23

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.

TABELAS

AJUSTES NOS PREÇOS DA PETROBRAS

GASOLINA



DIESEL



Fonte: Petrobras

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

PREÇOS DE REVENDA E DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Período: 01/01/2021 à 27/08/2023 - (Preço Médio Brasil)*

Gasolina comum:



Óleo Diesel S10:



Etanol Hidratado comum:



Obs:

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

(*) Fonte: ANP - Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo, em 04/09/2023