



**anp**  
Agência Nacional  
do Petróleo,  
Gás Natural e Biocombustíveis

# DIAGNÓSTICO DA CONCORRÊNCIA

## NA DISTRIBUIÇÃO E REVENDA DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS



2ª EDIÇÃO

RIO DE JANEIRO  
2020



**anp**  
Agência Nacional  
do Petróleo,  
Gás Natural e Biocombustíveis

# **DIAGNÓSTICO DA CONCORRÊNCIA**

## NA DISTRIBUIÇÃO E REVENDA DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS

2ª EDIÇÃO

RIO DE JANEIRO - 2020

## **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis**

### **Diretor-Geral Interino**

Raphael Neves Moura

### **Diretores**

Dirceu Cardoso Amorelli Junior

Felipe Kury

José Cesário Cecchi

Symone Araújo

© 2020 Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.  
Todos os direitos reservados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

**Coordenação**

*Superintendência de Defesa da Concorrência (SDC)*

**Equipe Técnica**

Bruno Conde Caselli  
Bruno Valle de Moura  
Abel Abdalla Torres  
Washington Luiz Costa Silva  
Gabriel Lucena Magnago

**Suporte**

José Lopes de Souza  
Pedro Paulo Moraes Filho

**Coordenação Editorial**

*Superintendência de Comunicação e Relações Institucionais (SCI)*

João Carlos Machado  
Luiz Henrique Vidal Ferraz

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	6
<b>CAPÍTULO 1 – O SEGMENTO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS NO BRASIL</b> .....	8
1.1 - Aspectos Regulatórios.....	10
1.2 - Aspectos Concorrenciais e Comerciais .....	15
1.3 - Estrutura do Setor de Distribuição .....	23
1.3.1 – O Mercado de Distribuição de Gasolina C – 2019 .....	25
1.3.2 – O Mercado de Distribuição de Etanol Hidratado – 2019.....	28
1.3.3 – O Mercado de Distribuição de Óleo Diesel - 2019.....	33
1.4 – Evolução do Mercado de Distribuição de Gasolina C (2014-2019) .....	41
1.5 – Evolução do Mercado de Distribuição de Etanol Hidratado (2014-2019).....	49
1.6 – Evolução do Mercado de Distribuição de Óleo Diesel (2014-2019).....	57
1.7 – Considerações Finais.....	69
<b>CAPÍTULO 2 – O SEGMENTO DE REVENDA DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS NO BRASIL</b> .....	73
2.1 – Postos Bandeirados e Postos Bandeira Branca .....	74
2.2 – Características Socioeconômicas da Atividade de Revenda de Combustíveis .....	80
2.3 – Revendedores de Combustível por Faixa de População .....	83
2.4 – Considerações Finais.....	90

## INTRODUÇÃO

A presente publicação tem o objeto de atualizar estudo publicado pela ANP em 2016, intitulado Diagnóstico da Concorrência na Distribuição e Revenda de Combustíveis Automotivos, a partir de dados de 2009 a 2013. Na ocasião, o documento teve como principais motivadores: a aderência ao Acordo de Cooperação Técnica nº 6/2013, celebrado entre o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), renovado até 2028; e o fato de o projeto constituir uma das iniciativas estratégicas integrantes do Planejamento Estratégico ANP 2014-2018.

Neste sentido, portanto, além de apresentar dados atualizados acerca das estruturas dos mercados de distribuições e de revenda de combustíveis automotivos, bem como apontar elementos da dinâmica concorrencial setorial, por tipo de combustível automotivo, o estudo ora realizado alinha-se com o Planejamento Estratégico da ANP vigente<sup>1</sup>, o qual foi fruto de revisão, em 2016, da versão anterior. Isto porque, de acordo o Mapa Estratégico então estabelecido, um dos objetivos a serem alcançados por meio da atuação regulatória é “Fomentar investimentos na produção, distribuição e revenda de derivados de petróleo e de biocombustíveis”, tendo com um de seus indicadores o “Índice de Concentração de Mercado de Combustíveis Líquidos”<sup>2</sup>.

A partir desta breve contextualização, indica-se que, no tópico sobre o segmento de distribuição de combustíveis, foi realizado um diagnóstico da estrutura e da situação concorrencial do referido mercado, entre os anos de 2014 e 2019, bem como explicitado um panorama sobre alguns aspectos regulatórios, concorrenciais e comerciais do setor. Além disso, avaliou-se a evolução de variáveis comerciais e estruturais do mercado de distribuição de combustíveis líquidos automotivos, com foco no período compreendido entre os anos de 2014 e 2019.

No tópico sobre o segmento de revenda de combustíveis, mapeia-se o desenvolvimento da estrutura do segmento de revenda de combustíveis líquidos no Brasil, ao longo do intervalo de seis anos entre 2014 e 2019. Buscou-se destacar, nesta atualização, o perfil dos postos revendedores a partir da diferenciação dos postos que exibem a marca comercial das distribuidoras (postos bandeirados) e dos postos bandeira branca, os quais não detêm contratos de exclusividade com uma empresa de distribuição. Além disso, ressalta-se as características socioeconômicas da atividade de revenda de combustíveis e expõe-se a distribuição do número de postos revendedores por faixa de população nos municípios do Brasil.

Espera-se, portanto, que esta publicação se constitua referência na avaliação, do ponto de vista econômico e de forma predominantemente descritiva, da estrutura dos mercados de distribuição e de revenda de combustíveis automotivos, tanto em âmbito nacional quanto regional, considerando o período de 2014 a 2019.

---

<sup>1</sup> Disponível em: <http://www.anp.gov.br/planejamento-estrategico>. Acesso em: 19/11/2020.

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www.anp.gov.br/images/Artigos/Acessoinformacao/estrategia/indicadores-estrategia.pdf>. Acesso em: 19/11/2020.

CAPÍTULO 1

O SEGMENTO DE  
**DISTRIBUIÇÃO**  
**DE COMBUSTÍVEIS**  
**AUTOMOTIVOS**  
NO BRASIL

## 1. O SEGMENTO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS NO BRASIL

A atividade de distribuição compreende a aquisição, armazenamento, mistura, transporte, comercialização e o controle de qualidade de gasolina automotiva A ou C, óleo diesel A ou B, etanol combustível e outros combustíveis líquidos especificados ou autorizados pela ANP.<sup>3</sup>

A distribuição de combustíveis, fundamental para a garantia do abastecimento nacional, conta, atualmente, com cerca de 160 agentes autorizados a adquirir, retirar e comercializar combustíveis líquidos.<sup>4</sup> Para a execução logística da atividade, o setor se sustenta ainda sobre aproximadamente 300 bases de distribuição autorizadas pela ANP, espalhadas por todos os estados da federação.<sup>5</sup>

Essas instalações, aptas a receber, armazenar e distribuir derivados de petróleo, etanol combustível, biodiesel e outros combustíveis permitidos pela ANP, oriundos de refinarias, UPGNs, terminais de armazenamentos ou outras bases de distribuição, são essenciais para o carregamento dos caminhões-tanque que darão continuidade ao transporte dos combustíveis líquidos aos clientes das distribuidoras.<sup>6</sup>

A Figura 1 ilustra, de forma simplificada, o funcionamento do mercado de distribuição, indicando suas alternativas de suprimento e os respectivos agentes que são atendidos pelos distribuidores.

---

<sup>3</sup> Como será abordado mais adiante, a referência regulatória do setor está presente na Resolução ANP nº 58, de 17/10/2014. De acordo com este marco legal, a definição de combustíveis líquidos abarca “gasolina automotiva A ou C, óleo diesel A ou B, óleo diesel marítimo A ou B, óleo combustível, óleo combustível marítimo, querosene iluminante, óleo combustível para turbina elétrica (OCTE), etanol combustível, biodiesel (B100) ou óleo diesel BX e outros combustíveis líquidos especificados ou autorizados pela ANP, exceto combustíveis de aviação.”

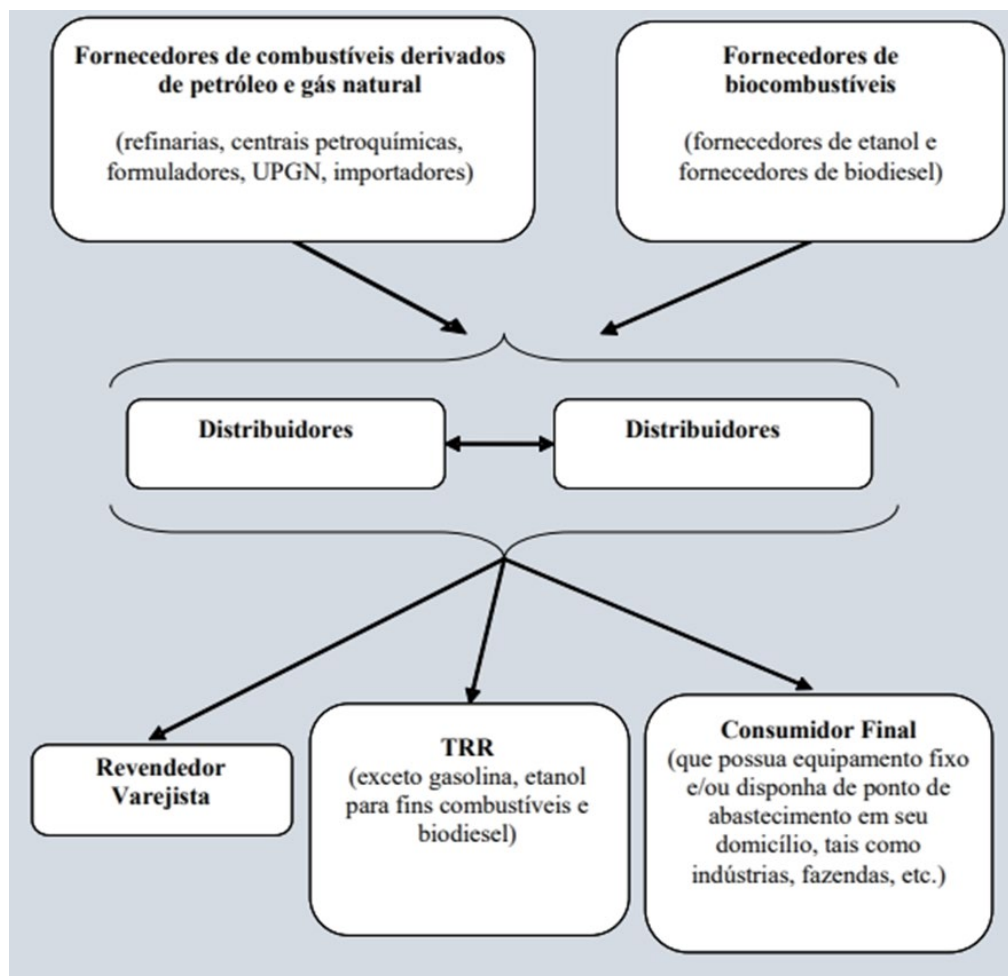
<sup>4</sup> Fonte: Consulta dos distribuidores autorizados – ANP - (<https://app.anp.gov.br/anp-cpl-web/public/simp/consulta-empresas-autorizadas/consulta.xhtml>) – Acesso em 23/06/20

<sup>5</sup> Fonte: Consulta de bases autorizadas – ANP – (<https://app.anp.gov.br/anp-cpl-web/public/simp/consulta-base-distribuicao/consulta.xhtml>) – Acesso em 23/06/20

<sup>6</sup> Além da localização, o dimensionamento apropriado das bases de distribuição minimiza o tempo de espera dos veículos que levarão o produto ao cliente final. Como um tempo de espera menor implica em um número potencialmente maior de viagens da base até o cliente final, a eficiência logística resulta em relevante economia de custos para os agentes envolvidos.



Figura 1 - O Processo de Distribuição de Combustíveis



Fonte: Elaboração própria com base na Resolução ANP nº 58/2014

Como se pode depreender da figura supracitada, a cadeia de abastecimento de combustíveis líquidos inicia-se em cada unidade produtora existente no país ou em terminais aquaviários, de onde o produto final é obtido, de forma geral, do mercado externo por meio dos agentes de comércio exterior.

Em seguida, por modo dutoviário ou aquaviário, o combustível segue para as bases de distribuição primária, localizadas próximas às fontes supridoras diretas. Ali o produto é armazenado e misturado com biocombustíveis (etanol anidro e biodiesel) e/ou eventuais aditivos, conforme o caso. Dessas bases primárias, o combustível então segue para as bases secundárias, por meio de caminhões-tanque, para a realização da entrega para os demandantes, ou mesmo diretamente para os clientes finais da distribuidora.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Cabe salientar que, segundo o marco regulatório do segmento de distribuição de combustíveis líquidos, delimitado pela Resolução ANP nº 58/2014, o tópico I do art. 29 permite a comercialização de combustíveis líquidos por atacado entre distribuidores.

## 1.1 Aspectos regulatórios

A atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados de petróleo e biocombustíveis automotivos está prevista na Lei nº 9.478, que atribui à ANP a competência de fiscalizar e regular o setor.

Entre 2014 e 2019, período delimitado para a investigação neste diagnóstico, as principais atualizações na regulamentação do setor estão descritas na tabela abaixo:

**Tabela 1 – Atualizações Regulatórias sobre a atividade de distribuição (2014-2019)**

Número	Objetivo	Ano
RANP nº 45	Estabelece a especificação do biodiesel contida no Regulamento Técnico ANP nº 3/2014 e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos diversos agentes econômicos que comercializam o produto em todo o território nacional.	2014
RANP nº 58	Estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos e a sua regulamentação.	2014
RANP nº 4	Altera a Resolução ANP nº 58 de 2014, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos e a sua regulamentação.	2015
Portaria MAPA nº 75	Fixa, o percentual obrigatório de adição de etanol anidro combustível à gasolina. (27% para gasolina comum e 25% para gasolina premium)	2015
RANP nº 19	Estabelece as especificações do etanol anidro combustível e do etanol hidratado combustível e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos diversos agentes econômicos que comercializam o produto em todo o território nacional	2015
RANP nº 3	Estabelece as especificações dos óleos combustíveis e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos diversos agentes econômicos que comercializam o produto em todo o território nacional.	2016
LEI nº 13.263	Altera a Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, para dispor sobre os percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional. (de 7% para 10% 36 meses após a Lei)	2016
RANP nº 663	Estabelece procedimentos e exigências documentais necessárias para a reversão de medidas cautelares de interdição e apreensão aplicadas em atividades econômicas integrantes do abastecimento nacional de combustíveis.	2017
RANP nº 688	Estabelece os casos em que os agentes econômicos poderão adotar medidas reparadoras de forma a ajustar sua conduta ao disposto na legislação aplicável e evitar a aplicação das penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e no Decreto nº 2.953, de 28 de janeiro de 1999.	2017
RANP nº 729	Obrigatoriedade de envio de dados de preços de combustíveis por produtores, importadores e distribuidores e publicação dos preços de lista	2018
RANP nº 740	Altera a RANP nº 19 que regulamenta as especificações do etanol anidro combustível e do etanol hidratado combustível e as obrigações quanto ao controle da qualidade, no que se refere ao teor de metanol.	2018

RANP nº 745	Altera a Resolução ANP nº 58, de 17 de outubro de 2014, que regulamenta o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos.	2018
RANP 770	Altera a Resolução ANP nº 40, de 25 de outubro de 2013, que trata das especificações das gasolinas de uso automotivo, para revogar os dispositivos que versam sobre a adição compulsória de aditivos detergentes dispersantes à gasolina.	2019
RANP 777	Regulamenta a atividade de comércio exterior de biocombustíveis, petróleo e seus derivados e derivados de gás natural, disciplina o procedimento de anuência prévia dos pedidos de importação e exportação e dá outras providências.	2019
RANP 784	Disciplina a autorização de operação de instalação de armazenamento de combustíveis líquidos automotivos, bem como institui a homologação de contratos de cessão de espaço ou de carregamento rodoviário e dá outras providências.	2019
RANP 791	Dispõe sobre a individualização das metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa para a comercialização de combustíveis, no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio).	2019
RANP 790	Dispõe sobre o Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis - PMQC e dá outras providências.	2019
RANP 795	Dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo e biocombustíveis por produtores, importadores e distribuidores e dá outras providências.	2019
Despacho nº 621	Fixa o percentual de adição de até 15% (quinze por cento), em volume, de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, devendo o percentual mínimo obedecer ao cronograma previsto na Resolução CNPE nº 16, de 2018.	2019
RANP 802	Estabelece os procedimentos para geração de lastro necessário para emissão primária de Créditos de Descarbonização, de que trata o art. 14 da Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, e altera a Resolução ANP nº 758, de 23 de novembro de 2018.	2019

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

A regulação pertinente ao setor de distribuição de combustíveis líquidos no Brasil esteve, até 2014, dispersa em diferentes Portarias e Resoluções da ANP, sendo a Resolução nº 42, de 18/08/2011, o marco regulatório mais relevante até então.<sup>8</sup> A necessidade de atualização e aperfeiçoamento do arcabouço legal frente as modificações no mercado de combustíveis líquidos, entretanto, culminou com a sanção da Resolução ANP nº 58, de 17/10/2014, a qual, desde então, passou a concentrar a maior parte da legislação referente ao setor, revogando os variados marcos anteriores.

A redação da nova referência regulatória, delimitada pela Resolução nº 58, que contou com colaborações e sugestões de diferentes órgãos e agentes econômicos, via Consultas e Audiências Públicas, buscou aumentar o comprometimento de longo prazo dos agentes com o

<sup>8</sup> Além da RANP nº 42, de 18/08/11, o exercício da atividade de distribuição estava regulamentado segundo a Portaria ANP nº 29, de 09/02/1999, a Portaria ANP nº 30, de 29/02/2000, a Portaria ANP nº 72, de 26/04/2000, a Resolução ANP nº 24, de 24/11/2004, a Resolução ANP nº 07, de 07/03/2007, e o art. 5º da Resolução ANP nº 33, de 13/11/2008.

setor e a mitigar eventuais riscos de desabastecimento.<sup>9</sup> O documento, então, como a Resolução ANP nº 45, de 22/11/2013, que já havia introduzido a obrigatoriedade de estoques mínimos, apresenta preocupação com relação a capacidade de armazenagem dos agentes distribuidores, uma vez que, até então, estes tendiam a operar com estoques reduzidos, adotando o sistema JIT (just in time).<sup>10</sup> Sob estas circunstâncias, qualquer restrição nos fluxos de produção ou nos fluxos logísticos de transporte e armazenagem refletir-se-iam, de imediato, no risco de desabastecimento de regiões do país, acarretando crises de ordem econômica.

Assim, a Resolução ANP nº 58 disciplina as condições de entrada no mercado, estabelecendo, dentre outros requisitos, a comprovação de (i) capital social mínimo de 4.500.000 (quatro milhões e quinhentos mil reais), (ii) posse de bases de armazenamento, própria ou alugada, com capacidade mínima de armazenamento de 750m<sup>3</sup>, (iii) capacidade financeira, destinada à cobertura de operações de compra e venda de produtos e (iv) apresentação dos fluxos logísticos de suprimento, transporte e armazenagem, de forma a permitir a análise pela ANP da capacidade da instalação de armazenamento versus o volume mensal de comercialização por tipo de produto, bem como a compatibilização da localização geográfica da instalação de armazenamento com seu mercado consumidor.

Outro ponto importante de se mencionar a respeito do marco regulatório é que, como exposto na tabela anterior, até a publicação da Resolução ANP nº 777, de 5/04/19, as distribuidoras, por força da legislação, estiveram proibidas de adquirir combustíveis líquidos do mercado externo. Com a publicação desta Resolução, todavia, foi permitido que os distribuidores autorizados pela ANP fossem reconhecidos como agentes de comércio exterior, a depender de autorização prévia outorgada pela Agência.

Com relação à comercialização de combustíveis líquidos, o distribuidor está autorizado, de acordo com o marco regulatório definido pela Resolução nº 58,<sup>11</sup> a comercializar combustíveis por atacado com outro distribuidor de combustíveis líquidos, transportadores-revendedores-retalhistas (TRR), revendedores varejistas, grande consumidor e diretamente com o consumidor final<sup>12</sup>, estando coibido, contudo, segundo definido pela Resolução ANP nº 41/2015, de estar presente no quadro societário do revendedor varejista.

Quanto ao lado da demanda, o marco regulatório também delimita os agentes econômicos com os quais as companhias distribuidoras podem transacionar. Assim, essas empresas podem adquirir os combustíveis líquidos das refinarias, das centrais de matérias-primas petroquímicas (CPQs), das usinas sucroalcooleiras, dos importadores ou dos formuladores. Essas aquisições podem ser realizadas por meio da celebração de contratos de fornecimento firmados com o produtor ou, então, por intermédio de pedidos mensais, sendo vedada a operação simultânea dessas modalidades com o mesmo fornecedor<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> Neste sentido, cabe enfatizar que a Resolução ANP nº 45, de 22/11/13, tratou de coibir os fatores de risco identificados nos fluxos logísticos de produção, transporte e armazenagem de combustíveis estabelecendo estoques mínimos requeridos para os produtores de derivados de petróleo e distribuidores de combustíveis.

<sup>10</sup> O sistema Just in Time trata-se de um método administrativo elaborado com o intuito de minimizar custos e otimizar o processo produtivo de uma empresa. Sua aplicação significa que a produção da companhia acompanha estritamente as eventuais variações da demanda, o que significa que são produzidos somente os produtos necessários, nas quantidades exatamente requeridas. Dessa forma, o grande benefício da medida é a ampla redução dos gastos com a manutenção de estoques.

<sup>11</sup> O inciso nº 29 da Resolução ANP nº 58, que dispõe sobre a comercialização de combustíveis líquidos, teve quatro incisos e um parágrafo alterado pela Resolução ANP nº 04, de 15/01/15. Destas alterações, destaca-se a do parágrafo quatro, onde fica estabelecido que “a comercialização de gasolina ou etanol combustível com o consumidor final, nos termos do inciso VI deste artigo, somente será permitida quando se tratar de gasolina C ou etanol hidratado combustível, observado que o consumidor final deverá possuir Ponto de Abastecimento, nos termos da regulamentação vigente”

<sup>12</sup> No caso do grande consumidor, o distribuidor está habilitado a comercializar apenas óleo diesel B ou óleo diesel BX; quanto à comercialização direta com o consumidor final, a Resolução ANP nº 58 veda ao distribuidor de combustíveis líquidos a comercialização de óleo diesel B ou óleo diesel BX.

<sup>13</sup> O contrato de fornecimento deve ser homologado pela ANP e os pedidos mensais devem ser submetidos à Agência para apreciação. (Resolução ANP nº 58, de 17/10/2014).

Ademais, cabe salientar algumas alterações importantes nas exigências dos contratos de fornecimento de combustíveis líquidos incorporadas ao marco regulatório no período delimitado entre os anos de 2014 e 2019. A Resolução ANP nº 795, de 05/07/19, integrou o conjunto de ações que a ANP desenvolveu ao longo do referido ano a fim de aumentar a transparência de preços dos combustíveis no Brasil.

A partir do objetivo regulatório de redução da assimetria de informação, no âmbito do processo de homologação dos contratos a vigorarem no período 2019-2020, a Agência estabeleceu diferentes requisitos a serem atendidos pelos contratos sujeitos a homologação, sendo eles: explicitação de preço indicativo pactuado entre as partes, indicação das condições de formação e de reajuste do preço indicativo e identificação de eventuais cláusulas de destino, as quais passaram a estar vedadas pela Resolução nº 58.

É observável, portanto, pelas inúmeras alterações e adições efetuadas sobre a principal resolução do segmento, que o marco regulatório vigente no setor de distribuição de combustíveis líquidos está em constante processo de aprimoramento e adequação às transformações do mercado.

Como pode-se depreender da Tabela 1, além das modificações já mencionadas, os aprimoramentos regulatórios abarcaram diferentes aspectos das atividades reguladas, desde a delimitação de obrigações ao controle de qualidade dos combustíveis,<sup>14</sup> passando pelo disciplinamento da aplicação de penalidades<sup>15</sup>, pela remessa de informações pelos agentes regulados<sup>16</sup>, até a revogação de adição compulsória de aditivos dispersantes à gasolina<sup>17</sup>.

Além disso, cabe destaque para a atualização da norma para autorização de instalações de combustíveis consubstanciada na Resolução ANP nº 784/2019. A nova norma alterou a Resolução ANP nº 42/2011 com os objetivos de atualizar a regulação, simplificar procedimentos e minimizar barreiras aos investimentos, tendo como foco o binômio desburocratização-segurança operacional, unificando a autorização da ANP em uma única etapa.<sup>18</sup>

Outro elemento cada vez mais presente nas atualizações e incrementos ao marco regulatório do setor de distribuição é a Política Nacional de Biocombustíveis, instituída pela Lei nº 13.576/2017.<sup>19</sup> Neste sentido, podemos citar a Resolução ANP nº 791/2019 e a Resolução ANP nº 802/2019 como dois novos componentes que consolidam o arcabouço legal do programa proposto pelo Governo Federal.

Por fim, é importante salientar ainda as alterações nos percentuais de etanol anidro e biodiesel adicionados, respectivamente, à gasolina e ao óleo diesel ao longo do período, com base nas disposições da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014.

Em 2015, por meio da Portaria MAPA nº 75, o percentual obrigatório de adição de etanol anidro combustível à gasolina comum subiu de 25% para 27%. Já o percentual de adição de biodiesel ao óleo diesel foi elevado progressivamente de 7% até os atuais 11%, quando foi fixado pela ANP neste patamar pelo Despacho nº 621/2019.

Com relação ao futuro da legislação do setor, algumas Tomadas Públicas de Contribuições realizadas no período, principalmente no ano de 2018, e, sobretudo, a Agenda Regulatória 2020-2021, indicam as maiores preocupações e intenções do órgão regulador para

---

<sup>14</sup> Foram estabelecidas as seguintes resoluções neste sentido: RANP nº 45/2014, RANP nº 19/15, RANP nº 03/16, RANP nº 740/18 e RANP 790/2019.

<sup>15</sup> Foram estabelecidas as seguintes resoluções neste sentido: RANP nº 663/2017 e RANP nº 688/2017

<sup>16</sup> RANP nº 729/2018

<sup>17</sup> RANP nº 770/2019

<sup>18</sup> A medida impactou cerca de 750 agentes da cadeia de abastecimento, com aproximadamente 1400 instalações físicas. Fonte: <http://www.anp.gov.br/noticias/5159-anp-atualiza-norma-para-autorizacao-de-instalacoes-de-combustiveis>

<sup>19</sup> O programa RenovaBio, como é denominada a política, tem como principal instrumento o estabelecimento de metas nacionais anuais de descarbonização para o setor de combustíveis, incentivando o aumento da produção e da participação de biocombustíveis na matriz energética de transportes do país. Para maiores informações sobre o programa Renovabio, acessar: <http://www.anp.gov.br/producao-de-biocombustiveis/renovabio>

a evolução do ambiente regulatório do segmento nos próximos anos, com particular atenção à dinâmica concorrencial.

A Tomada Pública de Contribuições nº 2/2018, por exemplo, cujo objetivo foi de coletar sugestões, dados e informações sobre a eventual elaboração de ato normativo permitindo a comercialização de etanol combustível pelas usinas produtoras diretamente aos postos revendedores varejistas, culminou na divulgação de Nota Técnica pela Agência, na qual concluiu-se que não foram encontrados óbices regulatórios para a liberação da venda direta de etanol das Usinas para os revendedores, restando apenas solução definitiva para a questão de recolhimento de tributos.<sup>20</sup>

Em seguida, a Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018 convidou o público a se manifestar sobre a possibilidade de verticalização da cadeia de distribuição de combustíveis, avaliando, também, outras questões, conforme propostas pelo Cade no documento “Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência”. Dessa maneira, as seguintes contribuições de caráter regulatório foram propostas para comentários e sugestões do público: (i) vedação da verticalização direta e indireta; (ii) vedação da comercialização direta de produtores e importadores para revendedores; (iii) vedação de comercialização de outros combustíveis, além de óleo diesel, pelos TRRs; (iv) manutenção da obrigatoriedade da compra direta dos distribuidores pelos TRRs e (v) manutenção das limitações de comercialização para distribuidores e TRRs no que se refere aos pontos de abastecimento nos termos da Resolução ANP nº 34, de 1º de novembro de 2007.

A Tomada Pública de Contribuições nº 4/2018, dando continuidade aos debates propostos pelas TPCs anteriores de aprimoramento da regulação em muitos de seus aspectos potencialmente restritivos a livre concorrência no mercado, teve por objetivo coletar dados, informações e evidências para a análise de manutenção da tutela regulatória da fidelidade à bandeira.<sup>22</sup>

A leitura da Agenda Regulatória 2020-2021, por sua vez, permite a observação de um panorama mais abrangente das intenções do órgão regulador para o futuro do marco regulatório que rege a distribuição de combustíveis líquidos automotivos no país.

A Agenda prevê para o biênio 2020-2021, por exemplo, a revisão da Resolução ANP nº 58/2014, que regulamenta a atividade de distribuição de combustíveis líquidos, almejando atualizá-la para estabelecer um mecanismo de autorização mais célere e repensar obrigações e vedações, com foco na garantia do abastecimento e segurança, eliminando etapas desnecessárias e exigências sem efetiva função regulatória.

Além disso, dentre outros tópicos, a Agenda prevê também (i) a revisão da Resolução ANP nº 67/2011, que regulamenta a aquisição, comercialização e a formação de estoque de etanol anidro pelos distribuidores de combustíveis líquidos e fornecedores de etanol, (ii) a revisão da Resolução ANP nº 43/2009, estabelecendo novas regras para a comercialização de

<sup>20</sup> Segundo conclusão final da Nota Técnica do Grupo de Trabalho – Análise da TPC nº 2/2018, foi recomendado que a ANP apenas autorizasse a venda direta de etanol ao revendedor varejista “após ser equacionada a questão tributária (...)”. Nesta conclusão, é salientado ainda a possibilidade de impactos benéficos da venda direta sobre os aspectos concorrenciais, contribuindo para ampliar a eficiência econômica e influenciar positivamente os preços praticados ao consumidor final.

<sup>21</sup> Com vistas a recuperar o crescimento econômico no período pós pandemia de Sars-Cov-2, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou, dia 04/06/2020, diretrizes para a venda direta de etanol hidratado combustível (EHC) com revendedor varejista de combustíveis automotivos e transportador-revendedor-retalista (TRR), na hipótese deste poder vir a comercializar EHC. A medida possibilitará à Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a partir das diretrizes emanadas pelo CNPE, implementar as ações para a venda direta de etanol hidratado combustível, tema que integra sua Agenda Regulatória.

Fonte: [http://www.mme.gov.br/todas-as-noticias/-/asset\\_publisher/pdAS9lCdBICN/content/cnpe-aprova-medidas-com-vistas-a-retomada-da-economia-pos-pandemia](http://www.mme.gov.br/todas-as-noticias/-/asset_publisher/pdAS9lCdBICN/content/cnpe-aprova-medidas-com-vistas-a-retomada-da-economia-pos-pandemia)

<sup>22</sup> A flexibilização da fidelidade à bandeira permitiria que os postos de combustíveis que exibem marcas comerciais adquirissem produtos de outras distribuidoras, além daquelas às quais estão contratualmente vinculados e cuja marca ostentam em seus totens.

etanol combustível pelas usinas diretamente aos postos revendedores varejistas, (iii) a revisão da Resolução ANP nº 8/2012, que estabelece critério temporal para agravamento de pena de multa pela existência de antecedentes e para aplicação das penalidades decorrentes da constatação de reincidência e (iv) a revisão da Resolução ANP nº 50/2013, que estabelece a especificação dos óleos diesel S10 e S500.<sup>23</sup>

## 1.2 Aspectos concorrenciais e comerciais

No que diz respeito aos aspectos concorrenciais e comerciais da atividade de distribuição de combustíveis líquidos, para que a atual conjuntura econômica do segmento seja devidamente compreendida, faz-se oportuno apresentarmos previamente breve descrição da oferta e da rede logística presente no setor de distribuição.

Nesse sentido, apesar de podermos elencar diferentes pontos habilitados para a oferta de combustíveis derivados de petróleo, como terminais, refinarias, UPGNs, Centrais Petroquímicas e formuladores, destaca-se que, em 2019, quando aproximadamente 77 milhões de m<sup>3</sup> de óleo diesel A e de gasolina A foram entregues aos distribuidores, apenas as refinarias compuseram aproximadamente 85% do fornecimento total a estes agentes<sup>24</sup>. A Petrobras, por sua vez, maior *player* do segmento de refino no país, foi responsável por quase a totalidade do fornecimento das refinarias brasileiras. Em 2019, de aproximadamente 65 milhões de m<sup>3</sup> de óleo diesel A e Gasolina A entregues pelas refinarias aos distribuidores, esta única empresa forneceu em torno de 97% deste volume.<sup>25</sup>

A participação das importações cresceu de forma relevante no período analisado neste estudo<sup>26</sup>, juntamente com o número de agentes fornecedores em atividade, de apenas aproximadamente cinco, pela maior parte de 2014, para mais de vinte e cinco agentes em 2017<sup>27</sup>, muitos desses controlados por empresas atuantes na distribuição. No entanto, a Petrobras continuou a deter mais de 98% da capacidade instalada de refino do país<sup>28</sup>, que foi concebido para otimizar sua logística de fornecimento, mantendo as estruturas produtivas próximas às regiões mais densamente povoadas, i.e., dos maiores centros consumidores.

<sup>23</sup> Outros tópicos abordados pela Agenda Regulatória 2020-2021 são: (v) o estudo dos parâmetros críticos da qualidade do óleo diesel BX, (vi) a revisão da Resolução ANP nº 09/2007, que trata do controle da qualidade do combustível automotivo líquido adquirido pelo Revendedor Varejista para comercialização e (vii) a revisão da Resolução ANP nº 19/2015, que trata das especificações do etanol combustível. O conteúdo completo da Agenda Regulatória 2020-2021 está disponível em <http://www.anp.gov.br/acoes-e-programas/agenda-regulatoria> - Acesso em: 15/09/20

<sup>24</sup> Fonte: ANP - Painel Dinâmico do Mercado Brasileiro de Derivados e Biocombustíveis - <http://www.anp.gov.br/component/content/article/298-distribuicao-e-revenda/5743-painel-dinamico-do-mercado-brasileiro-de-combustiveis-liquidos> - Acesso em: 24/06/20

<sup>25</sup> Fonte: ANP - Painel Dinâmico do Mercado Brasileiro de Derivados e Biocombustíveis - <http://www.anp.gov.br/component/content/article/298-distribuicao-e-revenda/5743-painel-dinamico-do-mercado-brasileiro-de-combustiveis-liquidos> - Acesso em: 24/06/20

<sup>26</sup> Enquanto em 2014 a participação dos agentes importadores não ocupava espaço na matriz de fornecedores de derivados de petróleo brasileira, em 2017, durante o cume de participação de mercado desses agentes, os importadores chegaram a fornecer, para a gasolina A e para o óleo diesel A respectivamente, 11,86% e 25,34% da totalidade do volume entregue no ano. Fonte: ANP – Publicação das Entregas - <http://www.anp.gov.br/distribuicao-e-revenda/distribuidor/combustiveis-liquidos/dados-de-mercado>

<sup>27</sup> Aproveitando a janela benéfica para inserção do produto importado, muitos distribuidores de combustíveis passaram a obter o produto mais barato do exterior por meio de importadoras. Assim, o número de fornecedores de combustíveis líquidos em atividade saltou de apenas 5 durante a maior parte de 2014 (em dezembro de 2014, por exemplo, os fornecedores de óleo diesel A gasolina A foram: Petrobras, Braskem, COPAPE, Refinaria Rio Grandense e Refinaria de Manguinho) para 27 em janeiro de 2018. Fonte: ANP – Publicação das Entregas - <http://www.anp.gov.br/distribuicao-e-revenda/distribuidor/combustiveis-liquidos/dados-de-mercado>

<sup>28</sup> Em 2019, quando 104 milhões de m<sup>3</sup> de derivados de petróleo foram produzidos nas refinarias brasileiras, 98,39% desse quantitativo pertenceu à produção das refinarias controladas pela Petrobras. Fonte: ANP – Dados Estatísticos - <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos>



Por um lado, este produtor majoritário tem buscado historicamente garantir o abastecimento nacional<sup>29</sup>, por outro, intenciona reduzir o custo das entregas ao maximizar o uso da estrutura existente, localizadas próximas aos mercados consumidores regionais. Da mesma forma, os terminais de armazenagem passam a configurar uma peça-chave para a logística de suprimento de combustíveis no país.

Em setembro de 2019, o país possuía uma capacidade nominal de armazenamento de derivados de petróleo e biocombustíveis de 7,98 milhões de m<sup>3</sup>, distribuída por 103 terminais, dos quais 7 fluviais, 2 lacustres, 50 marítimos e 44 terrestres<sup>30</sup>. A disposição espacial destes terminais, localizados ao longo do litoral nordestino, quando marítimos, e nas Regiões Centro-Oeste e Norte, quando terrestres ou fluviais, demonstra a função destas instalações em internalizar os produtos provenientes das refinarias concentradas na Região Sudeste ou então do comércio exterior, equilibrando a oferta e a demanda nas demais regiões onde a produção é insuficiente ou inexistente.

---

<sup>29</sup> Deve-se salientar que, em linha com sua política de desinvestimentos no refino brasileiro, em 2019 a Petrobras iniciou a etapa de divulgação das oportunidades referentes à segunda fase dos processos de venda de ativos em refino e logística associada no país, que inclui: Refinaria Gabriel Passos (REGAP) em Minas Gerais, Refinaria Isaac Sabbá (REMAN) no Amazonas, Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (LUBNOR) no Ceará e Unidade de Industrialização do Xisto (SIX) no Paraná, assim como seus ativos logísticos correspondentes. Fonte: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/divulgamos-teasers-para-venda-da-regap-reman-lubnor-e-six.htm> Acesso em 24/06/2020

<sup>30</sup> Fonte: ANP – Capacidade de armazenamento - <http://www.anp.gov.br/armazenamento-e-movimentacao-de-produtos-liquidos/terminais-de-petroleo-e-combustiveis-liquidos/capacidade-de-armazenamento> – Acesso em 24/06/20



**Figura 2 – Distribuição espacial dos terminais de armazenagem de combustíveis líquidos no Brasil em 2019<sup>31</sup>**



Fonte: Elaboração própria com dados ANP

Disponíveis em <http://www.anp.gov.br/armazenamento-e-movimentacao-de-produtos-liquidos/terminais-de-petroleo-e-combustiveis-liquidos/capacidade-de-armazenamento>

Outro aspecto relevante das cadeias logísticas de abastecimento a ser notado é a baixa capilaridade do transporte dutoviário. Totalizando apenas 6.793 km de extensão em 2019<sup>32</sup>, entre dutos de transferência e transporte de derivados em operação<sup>33</sup>, o investimento neste modal historicamente sempre tendeu a depender da dinâmica espacial das refinarias da Petrobras. Dessa maneira, grande parte das dutovias brasileiras de transporte de derivados de petróleo destinam-se a interligar instalações próprias da empresa, como suas refinarias a terminais da Transpetro<sup>34</sup>, em um desenho geográfico altamente concentrado próximo à linha costeira do país e às áreas de maior concentração populacional.

<sup>31</sup> Dados referentes a setembro de 2019

<sup>32</sup> Entre 2014 e 2019 a extensão dos dutos de transferência de derivados em operação se acresceu em apenas 478 km; para os dutos de transporte de derivados em operação, o incremento foi de 364 km. No total, a malha de dutos para movimentação de produtos derivados de petróleo cresceu 842 km neste intervalo. Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

<sup>33</sup> Os oleodutos de transporte são aqueles que movimentam petróleo, seus derivados e biocombustíveis em meio ou percurso considerado de interesse geral; os dutos de transferência são aqueles em que a movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis ocorre em meio ou percurso considerado de interesse específico e exclusivo do proprietário ou explorador das facilidades.

<sup>34</sup> Obedecendo à imposição da Lei do Petróleo, (art. 65), a Petrobras criou a Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, para operar seus dutos e terminais. A Transpetro foi implementada como uma subsidiária integral, permanecendo a Petrobras com a propriedade de todos estes ativos e firmando-se apenas um Contrato de Arrendamento destas

Assim, devido à característica da estrutura interna para movimentação de combustíveis líquidos, principalmente no caso do modal dutoviário, a transferência de produtos entre as bases primárias e secundárias usualmente é realizada através das rodovias ou ferrovias nacionais, embora ambas representem alternativas com custo unitário elevado frente o transporte via duto.<sup>35 36</sup>

Como os custos da atividade de distribuição de combustíveis podem ser subdivididos entre custos administrativos e, sobretudo, de investimentos em tancagem, movimentação de combustíveis e de manutenção de estoques,<sup>37</sup> tal disposição logística do mercado compõe uma estrutura de amplo favorecimento aos grandes agentes distribuidores, detentores de maior escala e capacidade financeira para arcar com custos mais robustos e com todas as despesas operacionais de um mercado logístico pouco integrado. Por exemplo, os distribuidores que dispõem de bases primárias conectadas por dutos a refinarias e terminais possuem estrutura de custos e posição de estratégia comercial privilegiadas.

Para ilustrar melhor a situação concentrada da oferta nacional de combustíveis líquidos derivados de petróleo, foi elaborado o Quadro 1, que apresenta um balanço compacto da oferta e demanda por tais produtos no país, por região.

---

instalações entre Petrobras e Transpetro. Assim, os investimentos nas ampliações e na manutenção destas instalações estão a cargo da Petrobras e não da Transpetro.

<sup>35</sup>Deve-se destacar que a participação da distribuição de combustíveis por modal tende a variar regionalmente. Nas regiões Norte e Nordeste do país, por exemplo, o transporte das refinarias às bases de distribuição é realizado, em grande medida, por rodovias e hidrovias, elevando o custo de movimentação dos produtos; na Região Centro-Oeste, todavia, há maior presença tanto do modal ferroviário quanto dutoviário, este último, por sua vez, principalmente para o abastecimento de Brasília através da conexão de uma série de terminais terrestres da Transpetro.

<sup>36</sup> A Nota Técnica ANP nº 08/2018-SIM destaca que *“a falta de investimento pelo detentor das instalações (Petrobras), que neste caso além de proprietário também é o principal carregador dos produtos nos oleodutos, pode ser utilizada como uma estratégia concorrencial de geração de maior preço de frete do produto, uma vez que geraria uma escassez artificial de infraestrutura, pela falta de ampliação.”* Parênteses nosso. Nesse sentido, o fato de os dutos terem permanecido sob o domínio da Petrobras, aliado à situação da Transpetro ser sua subsidiária integral, teve o condão de desincentivar investimentos neste tipo de infraestrutura.

<sup>37</sup> SOARES, A. Costa. Diagnóstico e modelagem da rede de distribuição de derivados de petróleo no Brasil. 2013. 155 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) – Departamento de Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

**Quadro 1 – Balanço entre oferta e demanda de óleo diesel A e gasolina A (milhões de m<sup>3</sup>)**

Área	2000				2019			
	Oferta	Demanda	Balanço Oferta x Demanda	Participação nacional (Oferta)	Oferta	Demanda	Balanço Oferta x Demanda	Participação nacional (Oferta)
Norte/Nordeste (Área I)	4,10	11,12	-7,02	8%	11,90	23,43	-11,53	18%
Sudeste/Centro-Oeste (Área II)	34,47	30,75	3,73	70%	38,63	35,85	2,78	60%
Sul (Área III)	10,98	10,73	0,25	22%	14,27	18,62	-4,35	22%
<b>Total</b>	<b>49,55</b>	<b>52,59</b>		<b>100%</b>	<b>64,80</b>	<b>77,90</b>		<b>100%</b>

\*Oferta: Produção de Gasolina A e Diesel A pelas Refinarias Brasileiras (Petrobras, DaxOil, Univen, RPDM, Refinaria Riograndense)

\*Demanda: Compra de Gasolina A e Diesel A pelas distribuidoras junto aos fornecedores (produtores + importadores)

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos> e <http://www.anp.gov.br/component/content/article/298-distribuicao-e-revenda/5743-painel-dinamico-do-mercado-brasileiro-de-combustiveis-liquidos>

Como é possível depreender do Quadro 1, mesmo que as Regiões Norte e Nordeste tenham apresentado incremento de 10 pontos percentuais em sua participação no abastecimento do país no intervalo de 19 anos considerado, a área compreendida pelas regiões Sudeste e Centro-Oeste ainda acumula a maior parte da capacidade de refino brasileira.

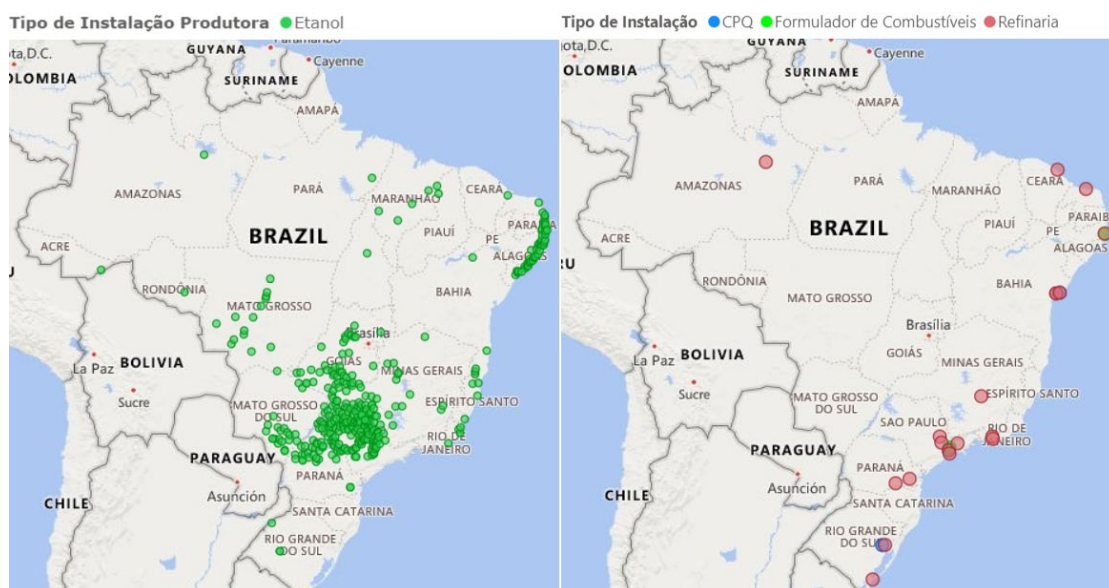
Também é possível constatar que, pelo menos em 2019, a dinâmica das refinarias nacionais não foi suficiente para atender as demandas regionais na maior parte das regiões. Pode-se supor, portanto, que áreas como as compreendidas pelas regiões Norte/Nordeste e pela Região Sul, que em 2019 apresentaram diferença de 11,53 e 4,35 milhões de m<sup>3</sup>, respectivamente, entre a produção e as compras de gasolina A e óleo diesel A realizadas dentro de seus limites regionais, estariam especialmente suscetíveis a maior inserção de produto importado.

De fato, de janeiro a junho de 2019, dentre os seis principais locais de desembarque para gasolina A e óleo diesel A do exterior, apenas o porto de Santos não pertencia a alguma dessas três regiões<sup>38</sup>. Observando-se a configuração dos terminais pelo território brasileiro, demonstrada na Figura 2, tal disposição do abastecimento nacional mais uma vez ilustra a intenção da Petrobras em operar todas suas instalações de maneira integrada; como salientado anteriormente, seus terminais, principalmente nos portos nordestinos, trariam equilíbrio ao sistema via comércio exterior ou cabotagem.

A Figura 3, ao comparar o setor responsável pela produção de derivados de petróleo ao de biocombustíveis, procura destacar as diferenças na estruturação do suprimento de ambos os segmentos.

<sup>38</sup> Fonte: Relatório de Comércio Exterior SDL/ANP - <http://www.anp.gov.br/importacao-e-exportacao/relatorios>

**Figura 3 – Comparação entre a localização das instalações produtoras de derivados de petróleo e de etanol em 2019**



Fonte: Painéis e mapa dinâmicos de produtores de combustíveis e derivados – ANP – Disponível em <http://www.anp.gov.br/producao-de-derivados-de-petroleo-e-processamento-de-gas-natural/paineis-e-mapa-dinamicos-de-produtores-de-combustiveis-e-derivados>

Enquanto em dezembro de 2019 havia 359 instalações produtoras de etanol no Brasil, pertencentes a 270 empresas, no mesmo ano, o país contava com 24 instalações para a produção de derivados de petróleo, entre Centrais Petroquímicas, formuladores e refinarias, controladas por cerca de 7 agentes<sup>39</sup>.

Apesar de também ser perceptível a concentração espacial da produção do biocombustível, principalmente no norte dos estados de São Paulo e Paraná e no sul de Goiás, bem como na faixa litorânea dos estados de Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, algo que em grande parte se relaciona a características intrínsecas do setor sucroenergético<sup>40</sup>, a presença de um número significativo de empresas atuantes denota uma dinâmica concorrencial de maior rivalidade quando comparada à produção de derivados de petróleo. Essa dinâmica também parece favorecer o ambiente concorrencial a jusante.

De fato, como será abordado mais adiante, o segmento de distribuição de etanol hidratado brasileiro apresenta-se como o mercado mais competitivo do país, quando comparadas as participações dos quatro maiores agentes de distribuição neste mercado com aquelas dos agentes de distribuição de gasolina C e óleo diesel B. Percebe-se, então, que a situação concorrencial do mercado de distribuição está associada também aos diferentes incentivos concedidos pelos elos superiores da cadeia de abastecimento a instauração de um mercado competitivo.

Devido ao poder de mercado que detém a Petrobras, a sua política de precificação dos derivados de petróleo tem crucial importância para o ambiente concorrencial não apenas da atividade de fornecimento primário (produção e importação), como também da distribuição, o elo seguinte da cadeia.

Por um lado, há o aspecto das condições de formação e reajuste dos preços, seara em que houve significativos avanços nos últimos anos. Historicamente, a aderência entre os preços

<sup>39</sup> Dentre refinadores, centrais petroquímicas e formuladores: Petrobras, Refinaria de Petróleo Rio Grandense, RPD, Dax Oil, Braskem, COPAPE e Decal Brasil. Fonte: <http://www.anp.gov.br/producao-de-derivados-de-petroleo-e-processamento-de-gas-natural/painel-dinamico-dos-produtores-de-derivados-de-petroleo>

<sup>40</sup> Praticamente todas as unidades de processamento localizam-se dentro do raio de alcance das lavouras de cana de açúcar. A restrição da armazenagem da matéria-prima e o ciclo vegetativo-econômico, que permite várias safras após o plantio, requerem que as usinas se localizem próximas de uma periferia de plantações de cana ao redor.

de óleo diesel e gasolina nas refinarias nacionais e os preços no mercado internacional alternava períodos positivos e negativos, na medida em que os reajustes nos preços locais não acompanhavam a velocidade das variações no mercado externo. Em reação ao crescente volume das importações e da redução da sua participação de mercado, em outubro de 2016 a Petrobras anunciou a adoção de uma nova política de preços para o diesel e a gasolina baseada na paridade com o mercado internacional, acrescida de uma margem de remuneração aos riscos, com periodicidade mensal para os reajustes<sup>41</sup>. Em junho de 2017, a Petrobras anunciou a revisão da política de preços com objetivo de aumentar a frequência dos ajustes nos preços, permitir maior aderência dos preços domésticos ao mercado internacional no curto prazo e aumentar a agilidade e eficiência da empresa frente à concorrência no mercado nacional <sup>42</sup> . Simultaneamente, o preço do óleo diesel no mercado internacional passou a apresentar forte aumento devido a questões conjunturais<sup>43</sup>.

Acompanhando a evolução dos preços no mercado internacional, o preço de realização do produtor nacional apresentou elevação de 44% no segundo semestre de 2017 e de 23% de janeiro de 2018 a maio de 2018. Em 21 de maio de 2018, teve início uma greve de grandes proporções<sup>44</sup>, liderada pelo movimento dos caminhoneiros autônomos, que protestavam contra os frequentes reajustes que levaram a elevação no preço do combustível, entre outros motivos. A principal resposta dada pelo governo federal à greve dos caminhoneiros foi o programa de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel<sup>45</sup>.

Paralelamente, a ANP iniciou consultas à sociedade e estudos, primeiramente acerca de eventual regulação da periodicidade de reajustes de preços e, alternativamente, no sentido de se ampliar a transparência na formação dos preços, em face da identificação da presença de destacada assimetria de informações. Esse processo culminou na publicação da Resolução ANP nº 795, de 5.7.2019, que instituiu obrigações de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo e biocombustíveis por produtores, importadores e distribuidores. As obrigações estão centradas na publicação dos chamados *preços de lista* e na previsão contratual de *preços indicativos* como condição prévia à homologação dos contratos

<sup>41</sup> PETROBRAS. Fato Relevante – Adotamos nova política de preços de diesel e gasolina. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamosnova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm>. Acesso em: 14/12/17.

<sup>42</sup> PETROBRAS. Fato Relevante - Anunciamos avaliação dos preços dos combustíveis. 25 Mai. 2017. Disponível em: < <http://www.petrobras.com.br/fatos-edados/anunciamos-avaliacao-dos-precos-dos-combustiveis-1.htm>>. Acesso em: 14/12/17.

<sup>43</sup> Acompanhando a recuperação do preço do barril de petróleo após acordo de corte da produção da Opep e influenciado por acontecimentos como a passagem do Furacão Harvey na costa do Texas. Fonte: Boletim Trimestral de Preços e Volumes de Combustíveis. Número 1. Maio/2019. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/arquivos/publicacoes/boletins-anp/btpvc/boletim-trimestral-1.pdf>. Acessado em: 27/08/2020.

<sup>44</sup> A paralisação teve duração de 10 dias e abrangência nacional, se estendendo por 24 estados e o Distrito Federal. A interrupção do principal modal logístico nacional gerou a indisponibilidade de bens e serviços essenciais, como alimentos, combustíveis e transporte urbano.

<sup>45</sup> O Programa, em particular, teve por objetivo reduzir o nível dos preços do óleo diesel e sua volatilidade sob a forma de equalização dos custos a que estão sujeitos os produtores e importadores de óleo diesel e distribuidores de óleo diesel. A subvenção econômica ao óleo diesel representou um desembolso de R\$ 6,8 bilhões ao Tesouro Nacional, em valores correntes. A participação no Programa de Subvenção era voluntária e, para que os produtores, importadores e distribuidores tivessem direito ao recebimento da subvenção econômica, os produtores e importadores deveriam comprovar a comercialização do óleo diesel pelo preço médio igual ou inferior ao denominado Preço de Comercialização (PC) definido pelo governo referente ao período de apuração e a base regionalizada correspondente. Para os distribuidores, quando atuando em condições similares a dos importadores, o requisito para o recebimento da subvenção econômica era a comprovação da importação do óleo diesel por valor médio inferior ou igual ao PC acrescido de R\$ 0,30/litro.

entre produtores de derivados e distribuidores, bem como no envio à ANP de informações de preços praticados em cada operação por meio de sistema automatizado<sup>46</sup>.

Por outro lado, a prática de não diferenciação em cada modalidade de entrega pela Petrobras<sup>47</sup>, independentemente do porte do distribuidor ou do histórico de relações comerciais com esse cliente, parece também ter consequências ao ambiente concorrencial da distribuição: ao amenizar as recompensas à busca de economias de escala, favoreceria a atuação de médios distribuidores.

Diversos outros elementos, no entanto, corroboram a importância da escala comercial para a atividade de distribuição de combustíveis líquidos. Há vantagens absolutas de custos em prol das companhias de maior porte, geradas, primordialmente, pela existência de fortes economias de escala. Essas estão associadas principalmente à redução dos custos unitários de armazenamento e de transporte. Além disso, a classificação de crédito para empresas de grande porte traduz-se em custos financeiros menores.

O mercado ainda apresenta características que permitem às distribuidoras a utilização de outras ferramentas competitivas com o objetivo de conquistar/fidelizar os consumidores finais por intermédio de sua rede de revenda. Dentre elas, destacam-se a diferenciação de produtos (combustíveis aditivados e premium, por exemplo), o investimento na marca (propaganda) e a criação de programas de fidelização (recompensas). Em função de seu maior poder econômico, também são as distribuidoras de maior porte as companhias que detêm as melhores condições para explorar essas ferramentas.

A expansão da escala, representada pela elevação do volume de vendas, é obtida basicamente por meio de três tipos de ação:

- **construção/atração de novos postos revendedores**, em que o distribuidor, normalmente de grande porte, faz-se valer da importância da marca, da infraestrutura como garantia de suprimento contínuo e de contratos de exclusividade com prazos longos, compromissos de compra e penalidades;
- **do fornecimento a postos bandeira branca** mediante competição via preços, adotado por distribuidores de grande, médio e pequeno portes;
- **processos de fusão/aquisição** de distribuidores concorrentes, que apresentam efeito mais rápido, tendo sido muito utilizadas pelas empresas de maior porte, conforme será visto no próximo tópico deste estudo.

Em suma, a concorrência no mercado de distribuição envolve não apenas a variável preço e as vantagens absolutas de custos, mas também a capacidade de investimento, que acaba por constituir importante barreira econômica à entrada nesse mercado.

---

<sup>46</sup> Sistema de Informações de Movimentação de Produto (Simp). O envio das informações é disciplinado pela Resolução ANP nº 729, de 11.5.2018.

<sup>47</sup> Esta é uma discricionariedade da empresa, não estando vinculada à regulação.



### 1.3 Estrutura do Setor de Distribuição

O setor era formado, em 2014, por 205 distribuidores autorizados, e, em 2019, por apenas 157 agentes autorizados<sup>48</sup>. Esta redução do número de agentes pode ser reflexo da aplicação da estratégia, por parte dos incumbentes, de ganho de escala e *market share* por meio da aquisição de empresas concorrentes nesse mercado.

Entre 2005 e 2014 o setor de distribuição de combustíveis líquidos sofreu um processo de concentração mais intenso, expresso em movimentações de fusões e aquisições entre as maiores empresas do setor e na aquisição de distribuidoras locais e regionais, destacando-se a (i) aquisição da AGIP pela Petrobras Distribuidora em 2005; a (ii) aquisição de partes da Ipiranga, em 2007, pela Petrobras Distribuidora e pelo Grupo Ultra<sup>49</sup>; a (iii) formação da Alesat, entre o Grupo ALE e a Satélite, em 2006; a (iv) compra da ExxonMobil (Esso) no Brasil pela Cosan, em 2008; a (v) criação da Raízen, joint venture<sup>50</sup> entre a Shell e a Cosan, em 2011; a (vi) parceria da Raízen com a Mime Distribuidora de Petróleo, em 2012; a (vii) aquisição da Texaco pelo Grupo Ultra em 2014; e a (viii) Aquisição da Latina pela Raízen, também em 2014<sup>51</sup>. Já entre 2014 e 2019 o ritmo das fusões e aquisições tendeu a esmorecer e a concentração de mercado a diminuir.

Assim, em 2018 houve (ix) a aquisição de 30% da pernambucana TT Work (antiga Total Combustíveis) pela Petrochina<sup>52</sup>; (x) aquisição pela holandesa Vitol de 50% da distribuidora regional Rodoil, com atuação na região Sul<sup>53</sup>; (xi) aquisição subsequente pela Rodoil da distribuidora Megapetro Petróleo Brasil, a qual atua no Rio Grande do Sul; (xii) compra de 78% da Alesat pela mineradora suíça Glencore<sup>54</sup> e (xiii) aquisição da Zema Petróleo, com atuação nas regiões Sudeste e Centro-Oeste, pela petrolífera francesa Total<sup>55</sup>.

Além dos movimentos citados, em 2019, em prosseguimento ao plano de desinvestimentos da Petrobras, que pretende reduzir a dívida da empresa e aumentar a capacidade de investimentos em exploração e produção em águas profundas e ultraprofundas do pré-sal, destaca-se a venda do controle da BR Distribuidora pela Petrobras.<sup>56</sup>

<sup>48</sup> . Fonte: ANP - Seminário Anual de Avaliação do Mercado de Combustíveis 2020 (Ano-base 2019). Disponível em: < <http://www.anp.gov.br/arquivos/palestras/seminario-mercado-combustiveis-2020/sdl.pdf>>

<sup>49</sup> Nesse ato de concentração o Grupo Ultra adquiriu, dentre outros, todos os ativos relativos à distribuição de combustíveis líquidos nas regiões Sul e Sudeste. A Petrobras Distribuidora adquiriu, dentre outros, todos os ativos relativos à distribuição de combustíveis líquidos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, sendo que a Petrobras ficou, através do Acordo de Investimentos, autorizada a utilizar a marca Ipiranga por até 5 anos.

<sup>50</sup> *Joint venture* pode ser expressa como associação entre empresas para a atuação em determinado negócio sem que estas percam a sua personalidade jurídica.

<sup>51</sup> Fontes: <http://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,raizen-anuncia-compra-da-distribuidora-gauchalatina,181019e>; e <http://www.transportabrasil.com.br/2014/04/raizen-anuncia-aquisicao-da-distribuidora-latina/>.

<sup>52</sup> VALOR ECONOMICO. Petrochina aposta em retomada das importações de combustível. 3 set. 2018. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2018/09/03/petrochina-aposta-em-retomada-das-importacoes-de-combustivel.ghtml>. Acesso em: 18 set. 2019.

<sup>53</sup> VALOR ECONOMICO. Holandesa Vitol compra 50% da distribuidora de combustíveis Rodoil. 22 nov. 2018. Disponível em: < <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2018/11/22/francesa-total-compra-zema-petroleo-com-280-postos.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2019.

<sup>54</sup> VALOR ECONOMICO. Glencore fecha compra de 78% da distribuidora de combustíveis Alesat. 29 Jun. 2018. Disponível em: < <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2018/06/29/glencore-fecha-compra-de-78-da-distribuidora-de-combustiveis-alesat.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2019.

<sup>55</sup> VALOR ECONOMICO. Francesa Total compra Zema Petróleo, com 280 postos. 22 nov. 2018. Disponível em:<<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2018/11/22/francesa-total-compra-zema-petroleo-com-280-postos.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2019.

<sup>56</sup> Esta operação significou, na prática, a privatização da distribuidora. A Petrobras, até 2017, foi a única proprietária da BR, quando cedeu quase 29% das suas ações. Em 2019, então, foi anunciado a venda de mais uma fatia de 30% do capital. Disponível em < <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2019/07/24/petrobras-vende-controle-da-br-distribuidora-por-r-96-bilhoes.ghtml>>. Acesso em 14 jul. 2020

A fim de avaliar esse processo e analisar a estrutura de determinado mercado, as autoridades antitrustes utilizam, com frequência, medidas de mensuração da concentração. De modo geral, podem-se dividir as referidas medidas em dois grupos: as razões de concentração e os índices de concentração.

Concernente ao primeiro, o CR(k) é uma medida que fornece a parcela de mercado das k maiores empresas que atuam no mesmo, sendo k igual a 1, 2,..., n. Quanto maior for esse parâmetro, maior é o poder de mercado exercido por estas maiores empresas. No Brasil, a razão de concentração mais utilizada nas análises concorrenciais e pelos órgãos de defesa da concorrência é a que aponta a participação das quatro maiores empresas (CR4). Valores de CR4 acima de 75% sugerem um mercado altamente concentrado, enquanto valores entre 65% e 75% indicam alta concentração. Caso o índice CR4 esteja entre 50% e 65%, entende-se que existe concentração moderada. Mercados com razão de concentração entre 35% e 50% apresentam baixa concentração e mercados com índice CR4 menor que 35% demonstram ausência de concentração.<sup>57</sup>

No entanto, a utilização desse índice possui algumas limitações analíticas, como, por exemplo, ignorar a presença das n-k empresas e desconsiderar a participação relativa de cada empresa no grupo das k maiores, que pode, inclusive, ser alterada no tempo. Por conseguinte, a análise dos atos de concentração entre as empresas n-k e entre as empresas pertencentes ao número k de empresas fica prejudicada, não permitindo uma boa avaliação da estrutura de mercado. Como forma de mitigar essas deficiências existe o índice de Hirschman-Herfindahl (HHI).

Conforme sua formulação, o HHI atribui maior peso às empresas relativamente maiores, uma vez que eleva ao quadrado cada participação da empresa no seu cálculo. Assim, o HHI também passa a levar em consideração a dimensão das firmas de um mercado, de forma que estados distintos, que apresentem ambos, para algum mercado de distribuição, o mesmo número de *players*, podem demonstrar índices HHI divergentes, afinal o HHI indica a concentração da distribuição do volume transacionado no mercado entre os agentes. Logo, quanto maior for o HHI, maior será a concentração do mercado.

Vale ressaltar que, segundo a metodologia adotada, um HHI superior a 1.800 é demonstrativo de um mercado altamente concentrado, enquanto mercados caracterizados por HHI entre 1800 e 1000 pontos são considerados como moderadamente concentrados<sup>58</sup>.

Feitas essas considerações sobre os principais parâmetros utilizados para mensurar a concentração de mercado, será apresentado, na próxima seção, um retrato da estrutura do setor de combustíveis líquidos no ano de 2019, para os principais produtos comercializados no país. Posteriormente, a análise será ampliada, a fim de ilustrar a evolução do setor entre os anos de 2014 e 2019 e, conseqüentemente, identificar a ocorrência de alguma mudança estrutural ao longo do período.

Na análise apresentada ao longo deste tópico, as participações de mercado das empresas estão denotadas por grupos econômicos. A saber, a Petróleo Sabbá atua como *joint venture* da Raízen predominantemente nas Regiões Norte e Nordeste do Brasil. Há, ainda, a parceria da Mime Distribuidora com a Raízen (*joint venture* entre a Shell e a Cosan) no sul do país.

---

<sup>57</sup> DOMIGUES DA SILVA, Juliano. Técnicas para Medir a Concentração de Mercado de Mídia: modo de usar. 2016. 13 f. Estudos Interdisciplinares da Comunicação do XVIII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste. Disponível em: <<https://www.portalintercom.org.br/anais/nordeste2016/resumos/R52-1663-1.pdf>>.

<sup>58</sup> Os parâmetros para avaliação da concentração a partir do índice Herfindahl-Hirschman foram definidos segundo o documento elaborado pelo Departamento de Justiça dos Estados Unidos, “Horizontal Merger Guidelines”, disponível em: <<https://www.justice.gov/atr/horizontal-merger-guidelines-0>>.



### 1.3.1 O Mercado de Distribuição de Gasolina C<sup>59</sup> – 2019

O volume comercializado em todo o país foi superior a 38 bilhões de litros, sendo que 37,2% desse total foi destinado à Região Sudeste, 23,4% à Região Sul, 22% à Região Nordeste, 9,1% à Região Centro-Oeste e 8,1% à Região Norte.

O Quadro 2 sintetiza as informações referentes ao mercado de distribuição de gasolina C no ano de 2019.

As maiores vendas foram realizadas para regiões nas quais há maior concentração populacional, de renda média mais elevada e, conseqüentemente, de frota de veículos mais numerosa (com peso maior para as duas últimas variáveis). A Região Sudeste, em 2019, detinha 42,05% da população nacional<sup>60</sup> e 48,43% da frota de veículos do país<sup>61</sup>. Sua economia, em 2017, correspondia a 52,87% do PIB brasileiro<sup>62</sup>. A Região Norte, por sua vez, é a menos representativa em termos populacionais, de frota de veículos e de PIB. Em 2019 essas variáveis representavam, respectivamente, 8,77%, 5,28% e 5,58% (dados de 2017) do total brasileiro.

---

<sup>59</sup> O volume de vendas de gasolina C é o resultado da soma dos volumes comercializados de gasolina comum e gasolina aditivada. A expressão gasolina C indica que o produto é obtido pela mistura da gasolina A com o etanol anidro, na proporção definida em legislação específica, podendo ou não ser aditivada.

<sup>60</sup> Segundo dados do IBGE, em julho de 2019 a população brasileira estimada era de 210.147.125 de pessoas. Dessas, 88.371.433 estavam na Região Sudeste, 57.071.654 na Região Nordeste, 29.975.984 na Região Sul, 18.430.980 na Região Norte e 16.297.074 na Região Centro-Oeste. Fonte: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9109-projecao-da-populacao.html?=&t=o-que-e>

<sup>61</sup> Segundo dados do Denatran, em dezembro de 2019 a frota de veículos nacional era de 104.784.375 de veículos. Desses, 50.749.017 de veículos estavam na Região Sudeste, 20.539.086 na Região Sul, 18.168.917 na Região Nordeste, 9.799.394 na Região Centro-Oeste e 5.527.961 na Região Norte. Fonte: <https://infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8559-frota-de-veiculos-2019.html>

<sup>62</sup> O Produto Interno Bruto (PIB), (soma de todos os bens e serviços finais produzidos em um país, estado ou cidade), do Brasil em 2017 foi de R\$ 6,58 trilhões. Deste total, R\$3,48 trilhões concentraram-se na Região Sudeste, R\$1,12 trilhão na Região Sul, R\$953,2 bilhões na Região Nordeste, R\$659,7 bilhões na Região Centro-Oeste e R\$367 bilhões na Região Norte. Fonte: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>

**Quadro 2 – Volume Comercializado e Concentração do Setor de Distribuição de Gasolina C – 2019**

Grandes Regiões e Unidades Federativas	Volume de vendas (em litros)	Participação Regional	Participação Nacional	CR4	HHI
<b>Brasil</b>	<b>38.165.036.770</b>	<b>x</b>	<b>100,00%</b>	<b>63,82%</b>	<b>1258,126</b>
<b>Região Centro-Oeste</b>	<b>3.507.703.108</b>	<b>100,00%</b>	<b>9,19%</b>	<b>64,09%</b>	<b>1324,906</b>
Distrito Federal	1.123.114.420	32,02%	2,94%	91,60%	2484,419
Goiás	1.141.131.395	32,53%	2,99%	46,30%	779,132
Mato Grosso	475.309.092	13,55%	1,25%	53,80%	1064,271
Mato Grosso do Sul	768.148.201	21,90%	2,01%	80,81%	1942,442
<b>Região Nordeste</b>	<b>8.397.840.747</b>	<b>100,00%</b>	<b>22,00%</b>	<b>63,74%</b>	<b>1440,460</b>
Alagoas	437.071.223	5,20%	1,15%	84,77%	2516,993
Bahia	2.043.682.942	24,34%	5,35%	64,67%	1233,133
Ceará	1.385.259.814	16,50%	3,63%	80,22%	2226,428
Maranhão	949.378.146	11,31%	2,49%	66,44%	1405,307
Paraíba	653.092.791	7,78%	1,71%	59,87%	1256,537
Pernambuco	1.367.866.545	16,29%	3,58%	66,26%	1445,321
Piauí	560.883.723	6,68%	1,47%	78,35%	1857,573
Rio Grande do Norte	620.525.147	7,39%	1,63%	80,14%	2715,584
Sergipe	380.080.416	4,53%	1,00%	94,72%	3708,616
<b>Região Norte</b>	<b>3.091.526.193</b>	<b>100,00%</b>	<b>8,10%</b>	<b>84,87%</b>	<b>2015,359</b>
Acre	138.001.402	4,46%	0,36%	90,78%	3737,570
Amapá	170.073.113	5,50%	0,45%	100,00%	5178,075
Amazonas	647.740.531	20,95%	1,70%	85,15%	2213,905
Pará	1.176.565.934	38,06%	3,08%	91,15%	2579,455
Rondônia	440.066.883	14,23%	1,15%	87,32%	2181,996
Roraima	153.676.130	4,97%	0,40%	94,79%	3028,630
Tocantins	365.402.200	11,82%	0,96%	83,33%	1881,001
<b>Região Sudeste</b>	<b>14.214.205.936</b>	<b>100,00%</b>	<b>37,24%</b>	<b>69,33%</b>	<b>1452,258</b>
Espírito Santo	932.664.148	6,56%	2,44%	83,72%	1862,181
Minas Gerais	3.300.671.720	23,22%	8,65%	69,85%	1410,053
Rio de Janeiro	2.033.178.936	14,30%	5,33%	87,91%	2145,65
São Paulo	7.947.691.132	55,91%	20,82%	69,96%	1436,781
<b>Região Sul</b>	<b>8.953.760.786</b>	<b>100,00%</b>	<b>23,46%</b>	<b>72,08%</b>	<b>1541,259</b>
Paraná	2.514.962.032	28,09%	6,59%	67,94%	1451,478
Rio Grande do Sul	3.553.480.336	39,69%	9,31%	78,92%	1781,423
Santa Catarina	2.885.318.418	32,22%	7,56%	68,13%	1498,291

**Legenda: CR4**

altamente concentrado ( $x > 75\%$ )
alta concentração ( $65\% < x < 75\%$ )
concentração moderada ( $50\% < x < 65\%$ )
baixa concentração ( $35\% < x < 50\%$ )

**HHI**

altamente concentrado ( $x > 1800$ )
concentração moderada ( $1000 < x < 1800$ )
baixa concentração ( $x < 1000$ )

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020<sup>63</sup>

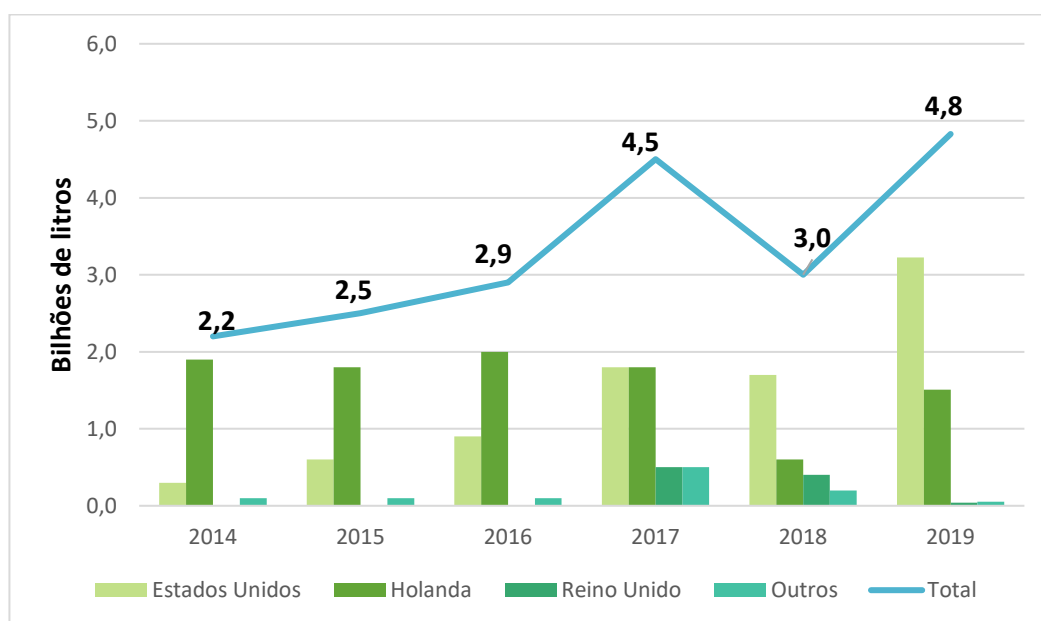
<sup>63</sup> O sistema é atualizado rotineiramente em função de solicitações formuladas pelas companhias distribuidoras com o objetivo de retificar volumes de vendas anteriormente informados ou incluir volumes não informados. Assim, pesquisas realizadas em datas diferentes à utilizada na montagem do Quadro 1, podem gerar valores ligeiramente diversos dos apresentados.

Em termos de unidades da Federação, destacaram-se as vendas realizadas para os estados de São Paulo e Minas Gerais, ambos da Região Sudeste, e Rio Grande do Sul e Santa Catarina, na Região Sul. Os dois primeiros responderam por 20,82% e 8,65% do total comercializado no país e, em conjunto, representaram cerca de 80% do total da gasolina C comercializada na região. Já os dois últimos, com participações respectivas de 9,31% e 7,56% do total comercializado no país, representaram cerca de 71,9% do volume comercializado na respectiva região.

Por outro lado, as vendas realizadas para a maioria dos estados das Regiões Norte e Nordeste não representaram volumes superiores a 2% do total comercializado no país.<sup>64</sup> Dos estados situados fora dessas regiões, apenas as vendas no estado do Mato Grosso (1,25%), na Região Centro-Oeste, não atingiram este percentual.

Destaca-se que, para a gasolina C, os principais clientes das companhias distribuidoras de combustíveis no período foram os postos revendedores de combustíveis, que responderam por quase 100% do volume comercializado, uma vez que, por força da regulamentação<sup>65</sup>, os TRRs são proibidos de adquirir e comercializar gasolina para fins automotivos. Os volumes adquiridos diretamente por consumidores finais foram inferiores a 1% em todas as regiões do país.

**Gráfico 1 - Evolução da importação de gasolina A**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015 - 2020

Acerca do volume importado de Gasolina A (sem adição de etanol anidro), destacado no Gráfico 1, foi observada uma primeira tendência de elevação de 2014 até aproximadamente janeiro de 2018, em uma expansão motivada, principalmente, pela política de preços executada pela Petrobras, maior produtora do derivado no país. Entre o final de 2015 e início de 2018 os preços internos do produtor, sem contabilizar os impostos, tenderam a se estabilizar acima da cotação internacional, proporcionando ampla e excepcional janela de oportunidade para a atividade importadora.

A política de prêmio principalmente sobre a gasolina e o óleo diesel, trouxe uma oportunidade tal ao mercado que os antigos recordes de importação, experimentados ao fim de 2014, quando o preço do petróleo apresentou forte queda no mercado internacional, foram ultrapassados.

<sup>64</sup> Nestas regiões, apenas os estados da Bahia (5,35%), Ceará (3,63%), Maranhão (2,49%), Pernambuco (3,58%) e Pará (3,08%) ultrapassaram 2% em participação sobre o volume total comercializado em nível nacional.

<sup>65</sup> Art 36. Resolução ANP nº 58, de 17/10/2014.

Já em meados de 2017, todavia, a empresa tornou a alinhar seus preços aos praticados internacionalmente com maior frequência, permitindo maior aderência dos preços do mercado doméstico aos do mercado externo. Em 2018, então, a importação de gasolina A por unidade da Federação começa a cair devido à reação da Petrobras ao crescente volume de importações pelos agentes de comércio exterior, que já passavam a prejudicar suas vendas domésticas de derivados.

Em 2019, contudo, observa-se um segundo movimento de ascensão das importações de gasolina A. Apesar de ainda prevalecer forte incerteza relacionada à política de preços da Petrobras mais atrelada às variações internacionais dos preços dos derivados, os recordes anteriores de importação de gasolina A são rompidos, configurando rápida recuperação do abastecimento via importações.

Outro fato evidenciado no Gráfico 1 é o despontar dos Estados Unidos como principal fornecedor de gasolina A ao Brasil, fato relacionado ao crescimento da produção de petróleo e derivados daquele país nos últimos anos, a qual exerce maior pressão para escoamento da produção e ampliação de seu mercado consumidor.

Quanto ao grau de concentração econômica, todos os estados da Região Norte apresentaram mercados altamente concentrados, do ponto de vista do índice CR4 e HHI, o que corrobora sua posição como a região de maior concentração de mercado na distribuição de gasolina C do país. A segunda região mais concentrada, a região Sul, apresenta índices elevados, especificamente o estado do Rio Grande do Sul, com CR4 igual a 78,92% e HHI igual a 1.781,42.

Nos tópicos a diante, ver-se-á que a maior concentração econômica nas Regiões Norte e Sul/Sudeste está relacionada a questões logísticas, de escala e de interesse comercial das grandes distribuidoras.

### **1.3.2 O Mercado de Distribuição de Etanol Hidratado – 2019**

O mercado de distribuição de etanol hidratado, no ano de 2019, atingiu comercialização total superior a 22,5 bilhões de litros, sendo que 69,75% deste total foi destinado à Região Sudeste, 13,48% à Região Centro-Oeste, 8,48% à Região Sul, 7,32% à Região Nordeste e 0,97% à Região Norte, conforme Quadro 3.

De acordo com o Quadro 3, assim como verificado no mercado de gasolina C, a Região Norte foi a que demandou a menor quantidade do produto (219,5 milhões de litros), tendo sido o destino de apenas 0,97% do total ofertado no país.

Essa situação pode ser justificada não apenas pelas questões abordadas quando da análise do mercado de gasolina C (participação da região em termos de população, PIB e frota de veículos no total nacional), mas, principalmente, pelo fato de a produção nacional do biocombustível ser concentrada nos estados das Regiões Sudeste e Centro-Oeste do país. Enquanto a primeira acumulou, em 2019, 57,98% da produção nacional de etanol, a segunda 31,23%<sup>66</sup>. Em função disso, o etanol hidratado consegue, durante certos períodos, ser competitivo em relação à gasolina C em determinados estados dessas regiões, uma vez que o mercado consumidor próximo a esses centros de produção reduz o custo logístico de escoamento do produto.

Destaca-se que aproximadamente 52% das vendas de etanol hidratado no Brasil foram destinadas ao estado de São Paulo, que, sozinho, em 2019, respondeu por 47,24% da produção nacional e 81,47% da produção da Região Sudeste<sup>67</sup>.

<sup>66</sup> Os dados aqui apresentados referem-se à produção total de etanol (anidro + hidratado). Destaca-se que a produção desses dois tipos de etanol é, em tese, inversamente proporcional à produção de gasolina A. Quando esta aumenta, *ceteris paribus*, há necessidade um incremento da produção de etanol anidro em função da obrigação legal de misturá-la à gasolina A (proporção de 27%) para a produção de gasolina C. Por outro lado, e mantido tudo o mais constante, um aumento da produção de gasolina A e, conseqüentemente, da gasolina C, em tese, provocará uma redução da produção de etanol hidratado, visto que os produtos concorrem no mercado. Fonte: Produção de biocombustíveis – ANP - <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos>

<sup>67</sup> Fonte: Produção de biocombustíveis – ANP - <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos>

Os outros dois estados de maior consumo do produto, Minas Gerais e Paraná, responderam, respectivamente, por 14,15% e 7,88% da demanda nacional. Os volumes comercializados aos demais estados da federação, por sua vez, não ultrapassaram 2% de participação no total nacional, com exceção dos estados da Bahia (2,64%), Rio de Janeiro (3,54%), Mato Grosso (4,44%) e Goiás (7,78%). Todos os estados mencionados neste parágrafo, deve-se dizer, apresentam certo nível de produção ou estão próximos a estados produtores.

Assim como no mercado de gasolina C, praticamente a totalidade do volume de etanol hidratado comercializado pelas distribuidoras teve como destino os postos de revenda de combustíveis, uma vez que os TRRs também são proibidos de adquirir e comercializar etanol para fins automotivos.

Quadro 3 – Volume Comercializado e Concentração do Setor de Etanol Hidratado – 2019

Grandes Regiões e Unidades Federativas	Volume de vendas (em litros)	Participação Regional	Participação Nacional	CR4	HHI
<b>Brasil</b>	<b>22.544.050.095</b>	<b>x</b>	<b>100,00%</b>	<b>59,39%</b>	<b>1049,202</b>
<b>Região Centro-Oeste</b>	<b>3.039.373.284</b>	<b>100,00%</b>	<b>13,48%</b>	<b>49,85%</b>	<b>790,064</b>
Distrito Federal	177.843.813	5,85%	0,79%	88,86%	2280,295
Goiás	1.752.876.295	57,67%	7,78%	51,12%	845,145
Mato Grosso	1.000.070.525	32,90%	4,44%	52,41%	977,691
Mato Grosso do Sul	108.582.651	3,57%	0,48%	79,12%	1931,607
<b>Região Nordeste</b>	<b>1.650.519.741</b>	<b>100,00%</b>	<b>7,32%</b>	<b>59,94%</b>	<b>1214,078</b>
Alagoas	73.609.023	4,46%	0,33%	77,98%	1898,068
Bahia	594.999.596	36,05%	2,64%	58,98%	1124,238
Ceará	166.507.502	10,09%	0,74%	76,49%	2064,903
Maranhão	47.002.090	2,85%	0,21%	69,13%	1376,620
Paraíba	176.961.581	10,72%	0,78%	66,06%	1337,896
Pernambuco	347.933.943	21,08%	1,54%	66,11%	1406,352
Piauí	91.343.814	5,53%	0,41%	89,97%	2355,409
Rio Grande do Norte	98.042.812	5,94%	0,43%	79,47%	2267,297
Sergipe	54.119.380	3,28%	0,24%	97,85%	3576,197
<b>Região Norte</b>	<b>219.535.354</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,97%</b>	<b>80,39%</b>	<b>1736,810</b>
Acre	7.903.016	3,60%	0,04%	94,81%	4194,043
Amapá	862.147	0,39%	0,00%	100,00%	5230,590
Amazonas	102.044.670	46,48%	0,45%	87,96%	2406,961
Pará	58.377.718	26,59%	0,26%	93,22%	2664,114
Rondônia	15.469.206	7,05%	0,07%	86,78%	2615,658
Roraima	1.663.200	0,76%	0,01%	97,35%	4325,237
Tocantins	33.215.397	15,13%	0,15%	75,95%	1826,229
<b>Região Sudeste</b>	<b>15.723.586.154</b>	<b>100,00%</b>	<b>69,75%</b>	<b>63,35%</b>	<b>1173,341</b>
Espírito Santo	61.911.123	0,39%	0,27%	61,56%	1330,812
Minas Gerais	3.190.914.706	20,29%	14,15%	66,28%	1325,491
Rio de Janeiro	796.981.159	5,07%	3,54%	85,92%	2046,475
São Paulo	11.673.779.166	74,24%	51,78%	65,60%	1253,571
<b>Região Sul</b>	<b>1.911.035.562</b>	<b>100,00%</b>	<b>8,48%</b>	<b>76,26%</b>	<b>1551,722</b>
Paraná	1.776.444.404	92,96%	7,88%	76,97%	1587,645
Rio Grande do Sul	53.036.347	2,78%	0,24%	75,58%	1657,079
Santa Catarina	81.554.811	4,27%	0,36%	67,32%	1303,703

Legenda: CR4

altamente concentrado ( $x > 75\%$ )
alta concentração ( $65\% < x < 75\%$ )
concentração moderada ( $50\% < x < 65\%$ )
baixa concentração ( $35\% < x < 50\%$ )

HHI

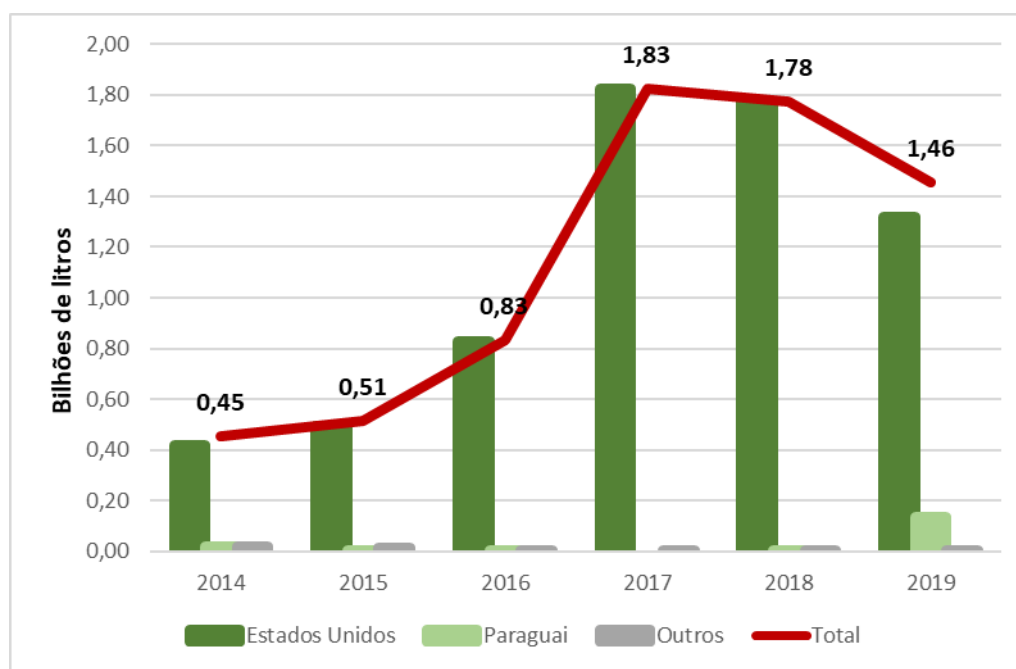
altamente concentrado ( $x > 1800$ )
concentração moderada ( $1000 < x < 1800$ )
baixa concentração ( $x < 1000$ )

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Comparado ao mercado de gasolina C (e ao de diesel, apresentado no próximo tópico), o mercado de etanol apresentou-se menos concentrado na maioria das regiões, excetuando-se a região Sul. Ainda assim, cinco estados da Região Nordeste<sup>68</sup> e todos os estados da Região Norte, apresentaram elevada concentração de mercado segundo o índice CR4.

Fora dessas regiões, os elevados índices de concentração no estado do Rio de Janeiro (CR4=85,92% e HHI=2046,475) e no Distrito Federal (CR4=88,86% e HHI=2280,29) também chamaram a atenção.

Gráfico 2 – Volume importado de etanol anidro



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

Vale citar, ainda, o movimento nas importações do biocombustível. Enquanto entre 2014 e 2017 houve predomínio da tendência de aumento da participação do setor importador, de 2017 até 2019 houve declínio nas compras do exterior pelo país, conforme apresentado no Gráfico 2.

Ao longo do período analisado, a importação de etanol alcançou recordes históricos, elevando-se 303,9% entre 2014 e 2017. Pode-se citar, como grande fator por trás desse movimento, o grande escoamento do excedente da produção americana, a qual corresponde por quase a totalidade das compras brasileiras deste combustível no exterior. Até 2017, deve-se salientar, a importação de etanol podia ser realizada sem incidência de imposto de importação. Esta postura sustentada pelo governo a fim de criar um mercado internacional de biocombustíveis, contudo, passou a ser criticada principalmente pelas usinas da Região Nordeste do país, prejudicadas pela competição com o produto importado com alíquota zero.

Em setembro de 2017, portanto, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) publicou a Resolução 72 do Comitê Gestor do órgão (Gecex), limitando a importação isenta de imposto de importação a 1,2 bilhão de litros por um período de 24 meses<sup>69</sup>. A Resolução também definiu que a importação também não poderia ultrapassar o volume de 150 milhões de litros por trimestre. Assim, as importações fora da cota passariam a pagar 20% de tarifa de importação.

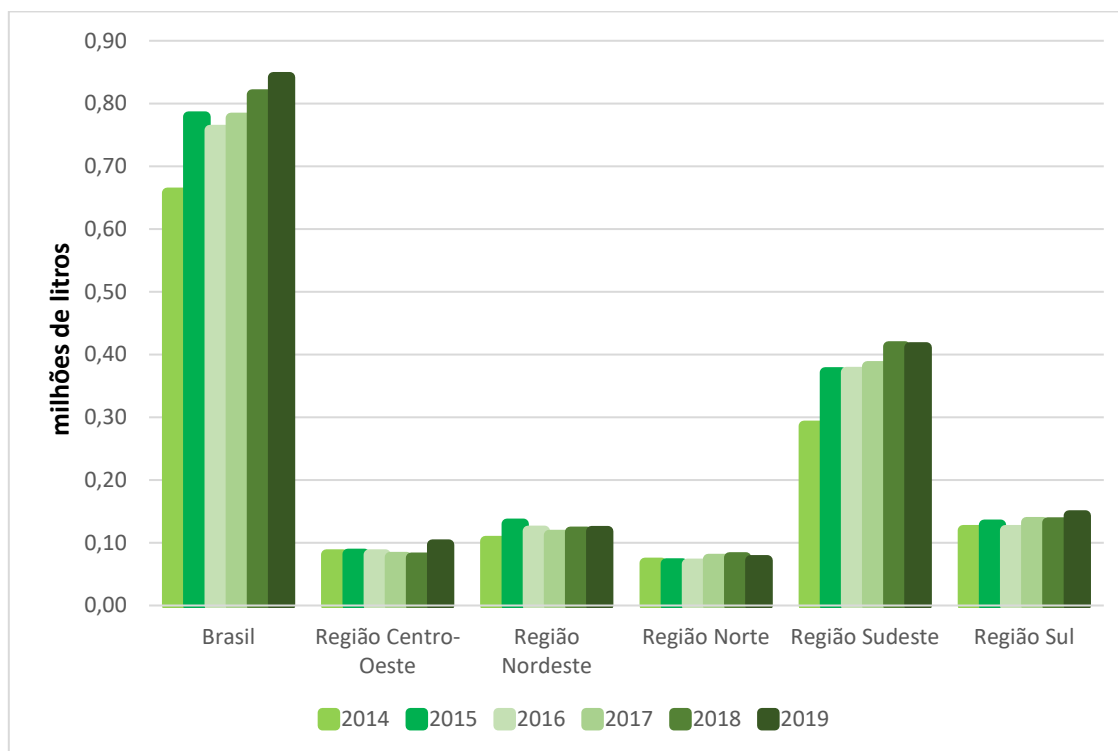
<sup>68</sup> Por ordem decrescente de concentração segundo o índice CR4, os estados foram: Sergipe (CR4=97,85%), Piauí (CR4=89,97%), Rio Grande do Norte (CR4=79,47%), Alagoas (CR4=77,98%) e Ceará (CR4=76,49%).

<sup>69</sup> Fonte: Ministério da Economia (<http://www.mdic.gov.br/index.php/micro-e-pequenas-empresa/61-noticias/2712-camex-limita-importacao-de-etanol-sem-incidencia-de-imposto>) Acesso em 01/07/2020

Em setembro de 2019, quando a Resolução perderia vigência, o Ministério da Economia prorrogou a medida por mais um ano, aumentando o volume autorizado a entrar no país sem tarifas. De acordo com a Portaria nº 547, de 31 de agosto de 2019, a cota de importação sem tarifas para o ano foi estabelecida em 750 milhões de litros, com limite de 187,5 milhões de litros por trimestre. Como anteriormente, contudo, volumes acima da cota ainda deveriam cumprir a tributação de 20%.

O subsequente declínio das importações, entre 2017 e 2019, portanto esteve relacionado à imposição de quotas e tarifas à importação do biocombustível.

**Gráfico 3 – Capacidade de armazenamento das bases de distribuição de etanol**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

A capacidade de armazenamento de etanol, variável que tende a acompanhar a aceleração do consumo do combustível, oscilou com tendência de crescimento ao longo do período, apresentando ampliação de 28% entre 2014 e 2019 em âmbito nacional. Como ficará evidente mais adiante, o período compreendido entre os referidos anos foi caracterizado por substancial incremento do consumo do biocombustível em nível nacional, o que justificou a criação de novas bases de distribuição e o aumento da capacidade de armazenamento.



### **1.3.3 O Mercado de Distribuição de Óleo Diesel<sup>70</sup> – 2019**

No mercado de distribuição de Óleo Diesel, o combustível de maior consumo, podemos ver que o volume comercializado em todo o país, como descrito no Quadro 4, ultrapassou os 57 bilhões de litros.

Enquanto a Região Sudeste concentrou 40% do total nacionalmente comercializado deste combustível, representando um volume superior a 22 bilhões de litros do produto, e a Região Sul correspondeu a 21% da demanda do país, em um volume superior a 11 bilhões de litros, as Regiões Nordeste e Centro-Oeste, representaram, respectivamente, 15,78% e 13,17% do total comercializado em todo o país. A Região Norte, tal qual para os mercados anteriores, representou o menor volume comercializado pelos distribuidores, com 5,98 bilhões de litros vendidos ou 10,45% de participação nacional.

---

<sup>70</sup> Os dados relativos ao óleo diesel referem-se ao total comercializado do produto, sem distinção quanto ao uso final do mesmo (ou seja, se utilizado como combustível líquido automotivo ou em centrais térmicas, por exemplo).

**Quadro 4 – Volume Comercializado e Concentração do Setor de Distribuição de Óleo Diesel – 2019**

Grandes Regiões e Unidades Federativas	Volume de vendas (em litros)	Participação Regional	Participação Nacional	CR4	HHI
<b>Brasil</b>	<b>57.298.447.724</b>	<b>x</b>	<b>100,00%</b>	<b>74,06%</b>	<b>1754,212</b>
<b>Região Centro-Oeste</b>	<b>7.544.612.182</b>	<b>100,00%</b>	<b>13,17%</b>	<b>66,30%</b>	<b>1462,556</b>
Distrito Federal	375.748.288	4,98%	0,66%	84,22%	2113,239
Goiás	2.781.342.273	36,87%	4,85%	63,04%	1369,591
Mato Grosso	2.936.405.019	38,92%	5,12%	69,89%	1567,536
Mato Grosso do Sul	1.451.116.602	19,23%	2,53%	82,44%	2037,230
<b>Região Nordeste</b>	<b>9.039.525.896</b>	<b>100,00%</b>	<b>15,78%</b>	<b>71,22%</b>	<b>1853,824</b>
Alagoas	352.051.129	3,89%	0,61%	82,56%	2681,355
Bahia	3.138.528.957	34,72%	5,48%	74,39%	1805,079
Ceará	1.030.081.817	11,40%	1,80%	86,69%	2937,397
Maranhão	1.376.986.611	15,23%	2,40%	83,06%	2244,963
Paraíba	436.552.460	4,83%	0,76%	67,63%	1824,102
Pernambuco	1.389.023.580	15,37%	2,42%	68,20%	1557,353
Piauí	545.783.833	6,04%	0,95%	83,51%	2250,341
Rio Grande do Norte	455.841.771	5,04%	0,80%	82,68%	2664,499
Sergipe	314.675.738	3,48%	0,55%	88,98%	3230,822
<b>Região Norte</b>	<b>5.984.946.715</b>	<b>100,00%</b>	<b>10,45%</b>	<b>89,38%</b>	<b>2069,878</b>
Acre	155.404.900	2,60%	0,27%	93,27%	2523,298
Amapá	105.288.731	1,76%	0,18%	100,00%	7151,930
Amazonas	981.114.238	16,39%	1,71%	92,13%	4947,895
Pará	2.432.122.843	40,64%	4,24%	94,23%	2686,629
Rondônia	888.362.759	14,84%	1,55%	93,73%	2636,800
Roraima	395.705.902	6,61%	0,69%	97,44%	7154,124
Tocantins	1.026.947.342	17,16%	1,79%	91,09%	2473,082
<b>Região Sudeste</b>	<b>22.890.157.483</b>	<b>100,00%</b>	<b>39,95%</b>	<b>80,00%</b>	<b>1983,950</b>
Espírito Santo	1.129.579.000	4,93%	1,97%	92,09%	2523,582
Minas Gerais	6.936.058.756	30,30%	12,11%	80,86%	2020,836
Rio de Janeiro	2.383.340.863	10,41%	4,16%	93,76%	2679,597
São Paulo	12.441.178.864	54,35%	21,71%	76,93%	1862,210
<b>Região Sul</b>	<b>11.839.205.448</b>	<b>100,00%</b>	<b>20,66%</b>	<b>75,31%</b>	<b>1743,804</b>
Paraná	5.608.000.105	47,37%	9,79%	72,40%	1628,410
Rio Grande do Sul	3.644.436.494	30,78%	6,36%	85,10%	2373,991
Santa Catarina	2.586.768.849	21,85%	4,51%	69,72%	1475,427

**Legenda: CR4**

altamente concentrado ( $x > 75\%$ )
alta concentração ( $65\% < x < 75\%$ )
concentração moderada ( $50\% < x < 65\%$ )
baixa concentração ( $35\% < x < 50\%$ )

**HHI**

altamente concentrado ( $x > 1800$ )
concentração moderada ( $1000 < x < 1800$ )
baixa concentração ( $x < 1000$ )

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Em termos de unidade da federação, destacaram-se as vendas realizadas para: os estados de São Paulo e Minas Gerais, na Região Sudeste; Paraná, na Região Sul e; Bahia, na Região Nordeste. Os dois primeiros demandaram 21,71% e 12,11% do total comercializado no país e, em conjunto, representaram mais de 84% do total de diesel automotivo demandado pela Região Sudeste. Já os dois últimos, com participação de 9,79% e 5,48% da demanda nacional, representaram, respectivamente, 47,37% do volume comercializado na Região Sul e 34,72% da Região Nordeste.

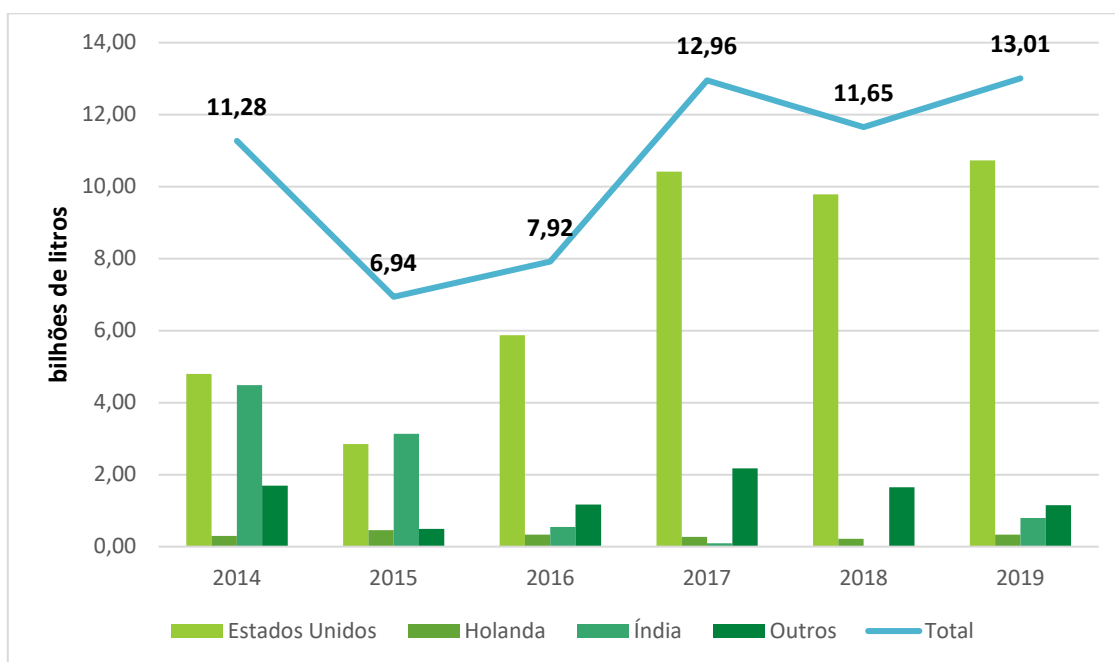
Destaca-se que as vendas efetuadas à grande maioria dos estados situados nas Regiões Norte e Nordeste sequer alcançaram 2% do volume comercializado no país, à exceção dos estados do Maranhão (2,40%), Pernambuco (2,42%) e Bahia (5,48%), na Região Nordeste, e Pará (4,24%), na Região Norte. Dos estados situados fora dessas regiões, apenas as vendas realizadas ao Distrito Federal e ao Espírito Santo não atingiram este patamar.

Assim como no mercado de gasolina C, percebe-se que as maiores vendas foram realizadas para os grandes centros, onde há maior concentração populacional, de renda mais elevada e, conseqüentemente, de frota de veículos mais numerosa. De um modo geral, essas regiões demandam (1) maior oferta de transportes públicos (maior circulação de ônibus) e (2) grande circulação de veículos pesados para a movimentação de produtos. Esses veículos, mencionados em (1) e (2) são majoritariamente movidos a diesel. Adicionalmente, há as influências da (3) área territorial do estado e da (4) presença da produção de gêneros agrícolas e conseqüente demanda por escoamento aos grandes centros consumidores e aos portos.

Os parâmetros utilizados para medir a concentração econômica ilustrados no Quadro 4 demonstram uma concentração alta do mercado de diesel automotivo do país, o qual apresenta CR4 e HHI de, respectivamente, 74,06% e 1.754,21, o que os estabelece como os maiores níveis médios nacionais dentre os três combustíveis analisados.

Além disso, observa-se que vinte e duas unidades da federação apresentaram índice HHI superior a 1.800, o que indica alta concentração econômica, sendo a maioria delas nas Regiões Norte e Nordeste. O mercado da Região Norte, destaca-se, junto ao da Região Sudeste, apresentou as maiores concentrações da Federação. Por outro lado, os mercados de Goiás (CR4=63,04%), na Região Centro-Oeste, e Paraíba (CR4=67,63%), na Região Nordeste, revelaram os menores índices de CR4 do país.

Gráfico 4 - Volume importado de óleo diesel A



Elaboração própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

Quanto à importação, assim como ocorreu para a gasolina, o volume importado de diesel foi influenciado pela política de preços da Petrobras para venda de derivados de petróleo.

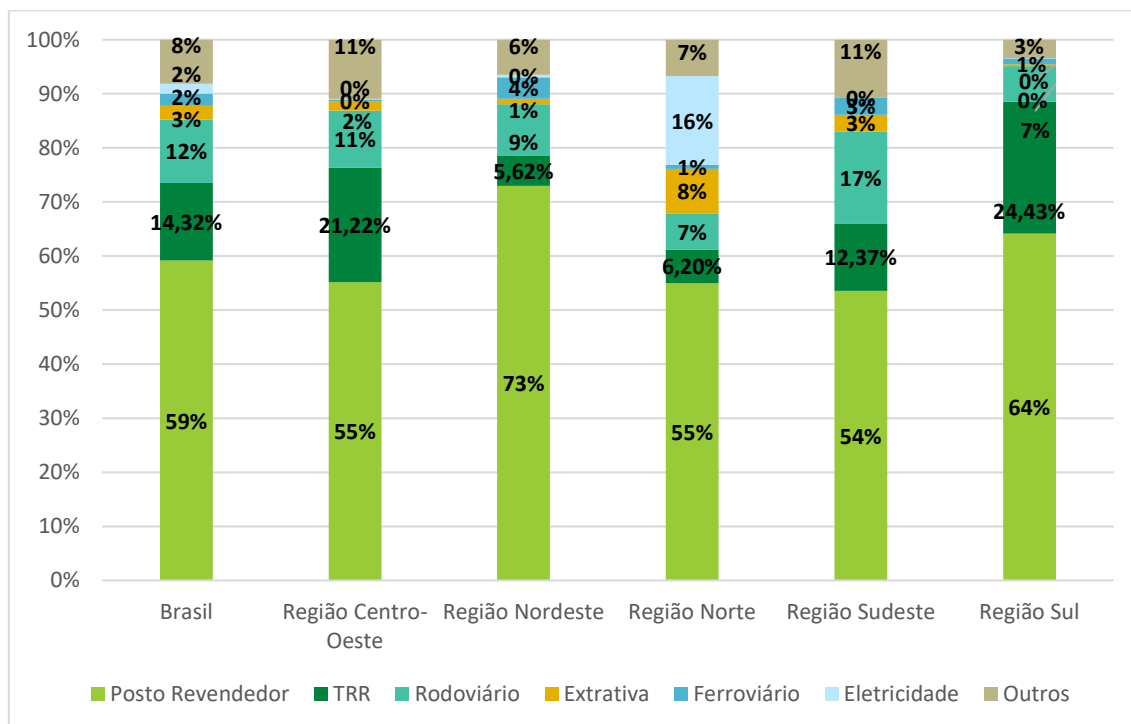
A manutenção dos preços nas refinarias do país acima dos preços internacionais, a partir de 2016 principalmente, criou a oportunidade de arbitragem para importadores privados, os quais passaram a corresponder a uma maior parcela do fornecimento.

A curva ascendente das importações, contudo, passou a desacelerar a partir do ano de 2018, como indica o Gráfico 4, em movimento influenciado principalmente pelas incertezas quanto à manutenção da política de paridade de preços desta empresa, em meio à prática de valores inferiores aos preços de importação durante o programa de subvenção econômica ao óleo diesel, após a greve dos caminhoneiros.<sup>71</sup>

Tal qual para a gasolina A, contudo, o ano de 2019 marca um momento de retomada da atividade importadora frente aos percalços de 2018. Para o óleo diesel A, o ano de 2019 configurou um período de importação recorde do combustível, ultrapassando os patamares registrados nos cinco anos anteriores.

Destaca-se, novamente, a expressiva participação estadunidense na composição das importações brasileiras, a qual cresceu 123,45% entre 2014 e 2019. No último ano do período analisado, 82,48% das importações de óleo diesel A foram provenientes deste país.

**Gráfico 5 - Demandantes de Diesel Automotivo Comercializado pelas Distribuidoras – 2019**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Ao contrário dos mercados de gasolina C e etanol hidratado, no caso do diesel, o Gráfico 5 demonstra que um volume significativo do produto foi comercializado para os consumidores finais e TRRs, embora postos de revenda ainda tenham sido os principais destinatários do produto.

Tal fato justifica-se, em parte, (1) pela existência de agentes com frota própria de veículos movidos a diesel e que adquirem o produto diretamente das distribuidoras, (2) pela presença de propriedades, sobretudo rurais, distantes de postos de revenda, que têm sua

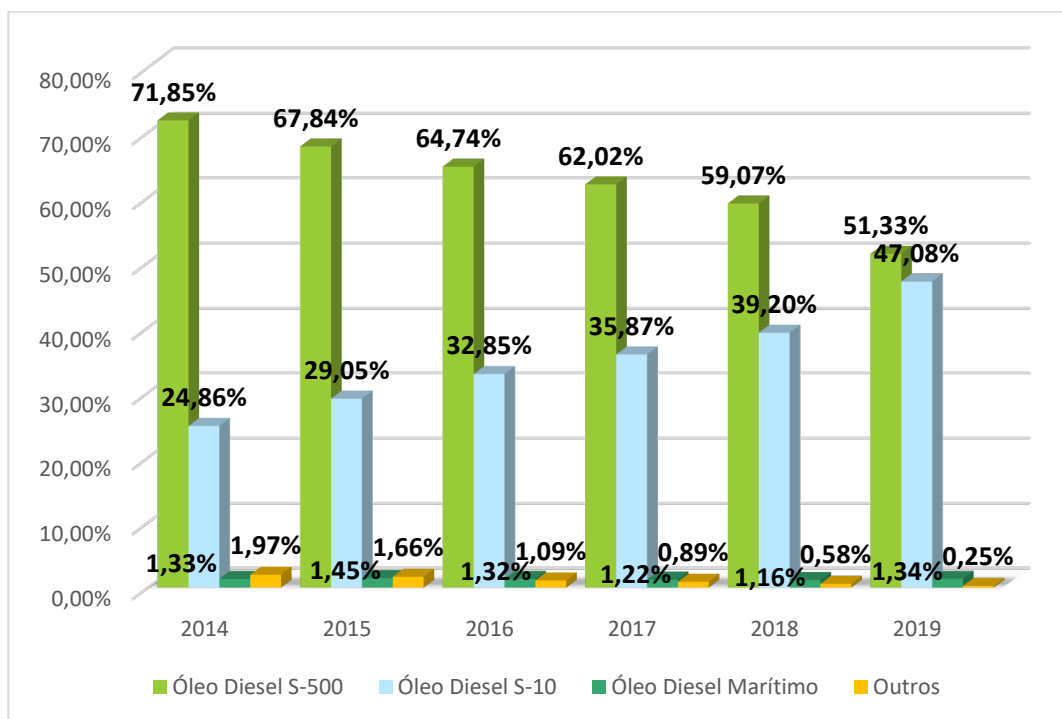
<sup>71</sup> Conforme explanado na seção “Aspectos concorrenciais e comerciais”.

demanda por diesel atendida por TRRs ou em pontos próprios de abastecimento, (3) pelo fato de o produto ser utilizado por usinas termoeletricas para a geração de energia elétrica e (4) pelo fato de os TRRs, ao contrário do que ocorre com o etanol e a gasolina, comercializem prioritariamente o diesel.

De acordo com o Gráfico 5, no Brasil, 59,18% das vendas de óleo diesel, no ano de 2019, foram realizadas aos postos de revenda, 26,51% aos consumidores finais e o restante aos TRRs. A maior participação dos consumidores finais na demanda de diesel foi verificada na Região Norte (38,80%), em função do uso do combustível na geração termoeletrica. Já os TRRs apresentaram uma demanda por diesel mais significativa nas Regiões Sul e Centro-Oeste, com 24,43% e 21,22%, respectivamente, por se constituírem em importantes centros de produção agropecuária.

Outro aspecto relevante do mercado de óleo diesel é a coexistência de variadas especificações deste combustível no mercado, das quais S10 e S500 são as mais comuns. Com um teor reduzido de enxofre, de modo a atender ao regras de controle de emissões veiculares<sup>72</sup>, o diesel S-10 foi introduzido no mercado brasileiro em janeiro de 2013, e desde então tem ampliado sua participação, inicialmente conforme cronograma de introdução obrigatória por regiões metropolitanas e, posteriormente, acompanhando a renovação da frota de veículos diesel.

Gráfico 6 – Comercialização dos tipos de óleo diesel – 2014 - 2019

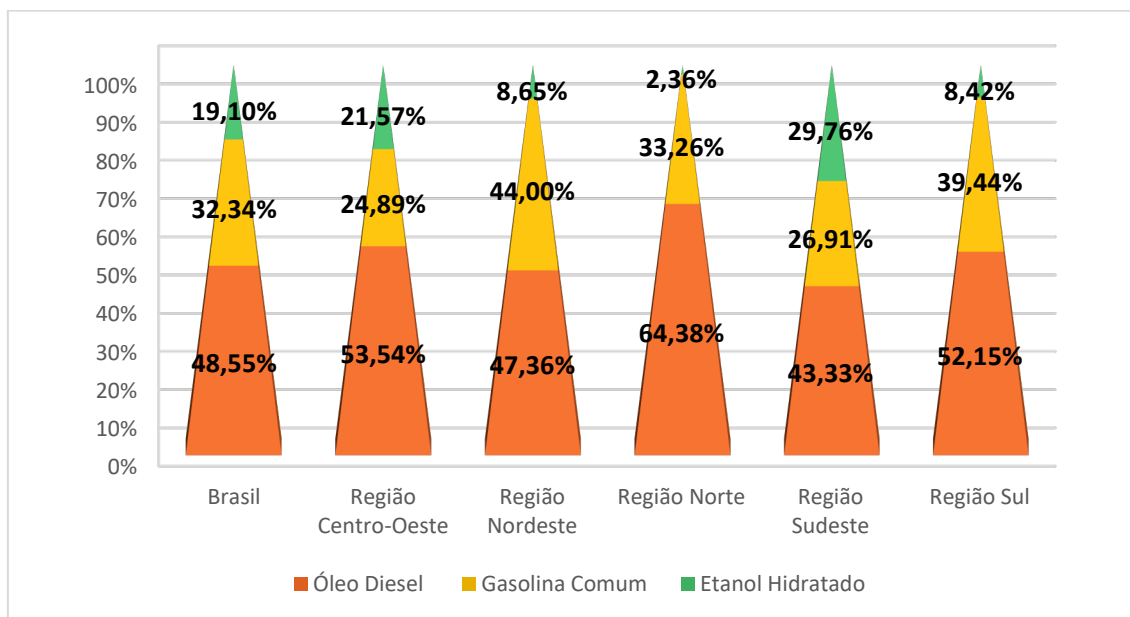


Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

<sup>72</sup> O óleo diesel A S10 e o B S10 são combustíveis com teor de enxofre máximo de 10 mg/kg e substituíram o óleo diesel A S50 e o B S50 (teor máximo de 50 mg/kg) introduzidos no mercado brasileiro em 2012. Em atendimento ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, em sua fase L6 para os veículos leves do ciclo diesel e P7 para veículos pesados, tornou-se obrigatória, de acordo com a RANP nº 50/2013, a comercialização do óleo diesel B S10 para uso nas frotas cativas de ônibus urbanos dos municípios e regiões metropolitanas elencados no sítio eletrônico da ANP, bem como nos municípios de Belém, Fortaleza e Recife e suas regiões metropolitanas, além de abastecer obrigatoriamente os veículos ciclo diesel produzidos de 2012 em diante (fases L-6 e P-7). A referida resolução também limitou em 500 mg/kg o teor de enxofre do restante do óleo diesel comercializado no país, com exceção do óleo diesel não rodoviário (S1800), conforme Resolução ANP nº 45/2012, destinado a Grande Consumidor, geração de energia elétrica, transporte ferroviário e extração mineral a céu aberto.

Sintetizando as informações sobre o volume de vendas de combustíveis líquidos, o Gráfico 7 demonstra, em âmbito regional e nacional, o percentual de cada produto no total comercializado pelas distribuidoras no ano de 2019.

**Gráfico 7 - Participação nas Vendas de Combustíveis Líquidos – 2019**



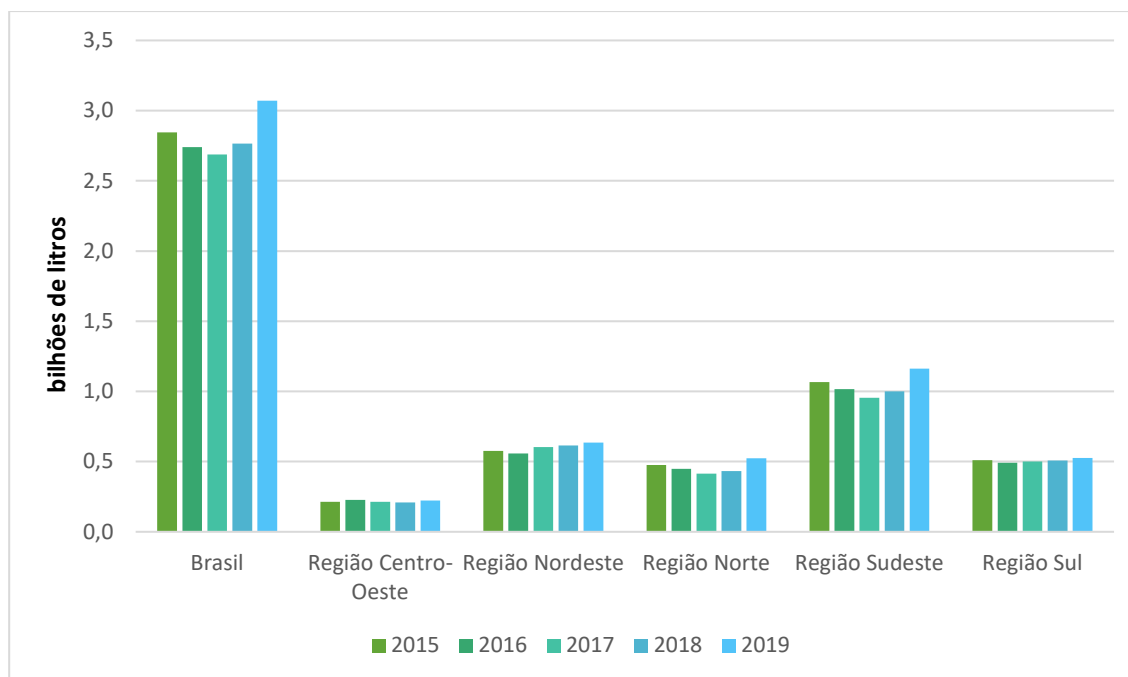
Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Como se pode observar no Gráfico 7, aproximadamente metade (48,5%) das vendas de combustíveis líquidos automotivos no Brasil, no ano de 2019, foi representada pelo óleo diesel automotivo. A gasolina C correspondeu a cerca de um terço (32,34%) do volume, enquanto ao etanol hidratado coube o restante (19,1%).

De um modo geral, a demanda por óleo diesel foi maior em regiões onde as atividades agropecuárias e o uso de transportes aquaviários são intensos, caso das Regiões Centro-Oeste e Norte, nas quais representaram 53,54% e 64,38%, respectivamente, do total de combustíveis líquidos automotivos comercializados.

Já em regiões de maior concentração urbana, onde a frota de veículos leves é bastante expressiva, o peso relativo do diesel é menor. A Região Sudeste, por exemplo, foi onde o diesel teve menor participação sobre o total das vendas de combustíveis (43,33%). As regiões que apresentaram maior demanda por gasolina C e por etanol hidratado foram, respectivamente, Nordeste (44%) e Sudeste (29,76%).

A capacidade de armazenamento dos derivados de petróleo, por sua vez, tendeu a oscilar ao longo do período considerado para análise, acompanhando as variações nas vendas dos combustíveis líquidos. De acordo com o Gráfico 8, a capacidade de armazenamento chegou a apresentar, em âmbito nacional, uma variação da ordem de 10,71% entre 2015 e 2019. Este movimento majoritariamente espelha o transcorrido na Região Sudeste, local de maior capacidade de armazenamento de derivados de petróleo do país.

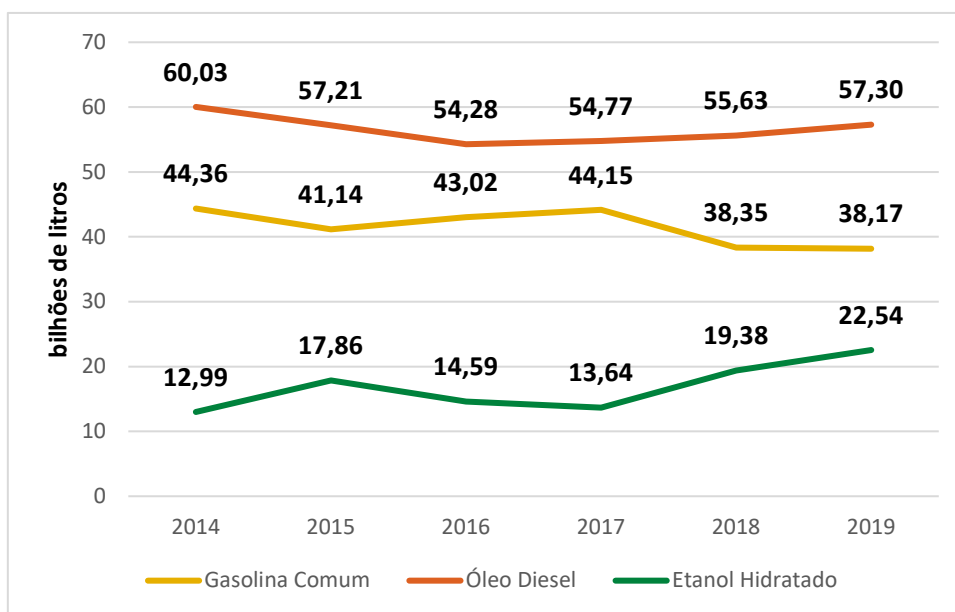
**Gráfico 8 – Capacidade de armazenamento das bases de distribuição de derivados de petróleo<sup>73</sup> – 2015 a 2019**

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

Quanto ao volume de vendas, aspecto que será esmiuçado para cada combustível nas seções seguintes, o Gráfico 9 propõe um panorama geral.

De acordo com os dados publicados nos Anuários Estatísticos da ANP, podemos perceber não apenas a relevância do diesel automotivo dentro do país, como também a relação quase inversamente proporcional entre as vendas de gasolina comum e etanol hidratado, fato que, como será tratado adiante, deve-se à elevada presença de veículos *flex-fuel* na frota nacional.

<sup>73</sup> Segundo definição proposta pela Resolução ANP nº 784/2019, uma instalação de armazenamento é qualquer imóvel destinado ao recebimento, armazenamento e expedição de derivados de petróleo e biocombustíveis, composto por tanques ou recipientes estacionários de GLP, tubulações, equipamentos, sistema de combate a incêndio, sistema de drenagem e tratamento de efluentes, sistema elétrico, bacias de contenção, à exceção das instalações de GLP, plataforma de carregamento e de descarregamento, vias internas de circulação e edificações.

**Gráfico 9 - Volume de vendas combustíveis líquidos**

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2015-2020

Traçado o panorama do setor de distribuição de combustíveis líquidos no Brasil, passa-se a análise da evolução do setor, por tipo de combustível, para o período 2014 – 2019.

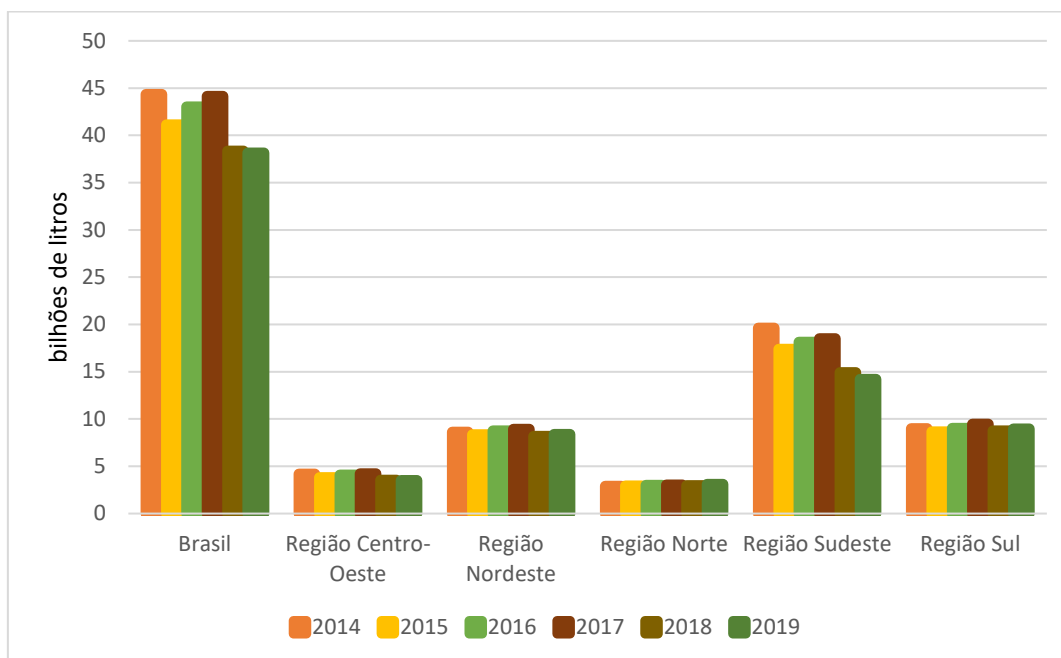
Além de permitir verificar a evolução do volume de vendas ao longo do período considerado, essa análise permite verificar se houve alguma transformação estrutural importante no setor.



### 1.4 Evolução do Mercado de Distribuição de Gasolina C – 2014 a 2019

O Gráfico 10 ilustra a evolução do volume de vendas da gasolina C, em âmbito nacional e regional.

**Gráfico 10 - Volume de Vendas de Gasolina C por Grandes Regiões – 2014 a 2019 (em bilhões de litros)**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2020

No período 2014-2019, o consumo de gasolina C no Brasil oscilou até encerrar o intervalo em patamar inferior ao inicial, caracterizando queda no consumo deste combustível no país.

Dentre todas as regiões ilustradas no Gráfico 10, a maior alteração do volume demandado foi de -27,60%, na Região Sudeste, onde o volume de vendas do produto, que era de 19,63 bilhões de litros em 2014, foi para 14,21 bilhões de litros em 2019. Dentre as regiões restantes, apenas a Região Norte apresentou oscilação positiva. Entre 2014 e 2019, as vendas de gasolina C cresceram 6,65% nesta região, saindo de 2,90 bilhões de litros, em 2014, para 3,09 bilhões de litros, em 2019.

As Regiões Sul e Nordeste apresentaram as menores quedas na demanda de gasolina C, -0,63% e -2,70%, respectivamente. A Região Centro-Oeste, por sua vez, apresentou a segunda maior queda na demanda por este combustível, retraindo seu consumo em 16,33%. Em âmbito nacional, a variação foi de -13,97%, com o volume comercializado passando de 44,36 bilhões de litros em 2014, para 38,17 bilhões de litros em 2019.

A diminuição na demanda por gasolina C nos períodos de 2014 a 2015 e de 2017 a 2019 pode, majoritariamente, ser explicada pela competitividade do preço do produto ante o etanol hidratado em grande parte do país<sup>74</sup>. Este movimento pode esclarecer especificamente as grandes quedas no consumo de gasolina C observadas para as regiões Sudeste e Centro-Oeste. Nestas regiões, pela proximidade com os grandes centros produtores, o etanol hidratado possui maior competitividade frente a gasolina, comparativamente a outras regiões do país. Como se verá mais adiante, nestes dois períodos foram registradas as maiores elevações na demanda por etanol no intervalo analisado.

<sup>74</sup> Os veículos *flex fuel* podem utilizar gasolina C, etanol hidratado ou qualquer mistura de ambos, o que faz com que os produtos, nesse caso, sejam substitutos entre si.

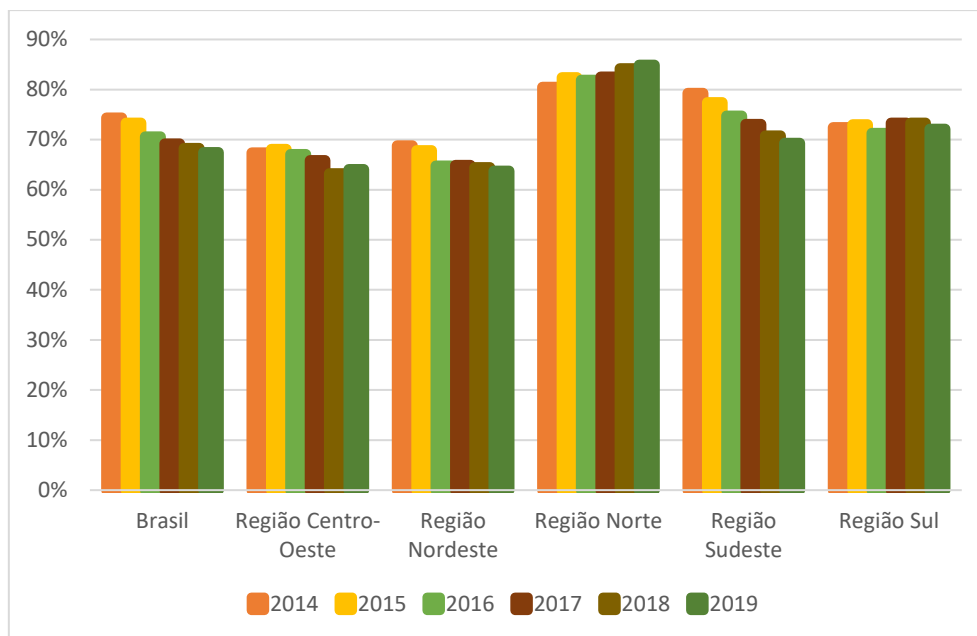
Em todos os estados da Região Sudeste, com exceção ao Espírito Santo, o volume de vendas gasolina C pelos distribuidores entre 2014 e 2019 apresentou queda maior que 26,75%, registrada em São Paulo. Minas Gerais e Rio de Janeiro, particularmente, demonstraram as maiores retrações de demanda da região, com redução do volume de vendas de 33,80% e 28,94%, respectivamente, sendo a queda experimentada por Minas Gerais o maior declínio percentual registrado no país para o período.

A única região a apresentar oscilação positiva, a Região Norte, obteve os maiores incrementos no volume de vendas nos estados de Roraima (25,13%), Amapá (10,14%) e Rondônia (8,14%), sendo a primeira a maior variação positiva para o volume de vendas de gasolina C do país entre 2014 e 2019. Nas demais regiões, os maiores incrementos entre os estados foram encontrados em Santa Catarina (12,21%), Maranhão (7,03%) e Mato Grosso do Sul (7,02%). Como dito anteriormente, com variação do volume de vendas de -16,33%, a Região Centro-Oeste demonstrou a segunda maior queda entre as regiões do país entre 2014 e 2019, onde Goiás (-30,41%) e Mato Grosso (-28,25) foram os estados que mais contribuíram para esta queda percentual.

Os Gráficos 11 e 12 apresentam a evolução dos parâmetros utilizados para medir a concentração econômica (CR4 e HHI) no período analisado, permitindo identificar as regiões do país em que o mercado esteve mais concentrado ao longo do período.

Os referidos gráficos demonstram que os resultados variam de acordo com o parâmetro a ser utilizado, refletindo os diferentes métodos de cálculo. De toda forma, a partir da análise de ambos os indicadores (Gráficos 9 e 10), nota-se que (i) os mercados (nacional e regionais) em 2019 encontravam-se, em geral, menos concentrados do que em 2014<sup>75</sup> bem como que (ii) a maior queda percentual de concentração no país deu-se de 2015 para 2016. Ambos os movimentos podem, em parte, ser justificados pela grande perda de *market share* apresentada por distribuidoras tradicionais, como Petrobras e Ipiranga.

**Gráfico 11 - Concentração do Mercado de Distribuição de Gasolina C (CR4) – 2014 a 2019**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

<sup>75</sup> A Região Norte acresceu seu índice CR4 em 4,36 pontos percentuais entre 2014 e 2019, estabelecendo-se como a única região do país a elevar sua concentração entre os referidos anos.

Em termos de unidades da Federação, destaca-se o desempenho do índice CR4 demonstrado pelos estados de São Paulo e Minas Gerais, os quais foram responsáveis em grande parte pelo movimento contínuo de desconcentração registrado para a Região Sudeste entre 2014 e 2019. Neste período, o estado de São Paulo registrou queda do CR4 da ordem de 6,89 pontos percentuais, enquanto o estado de Minas Gerais declinou seu índice em 9,69 pontos.

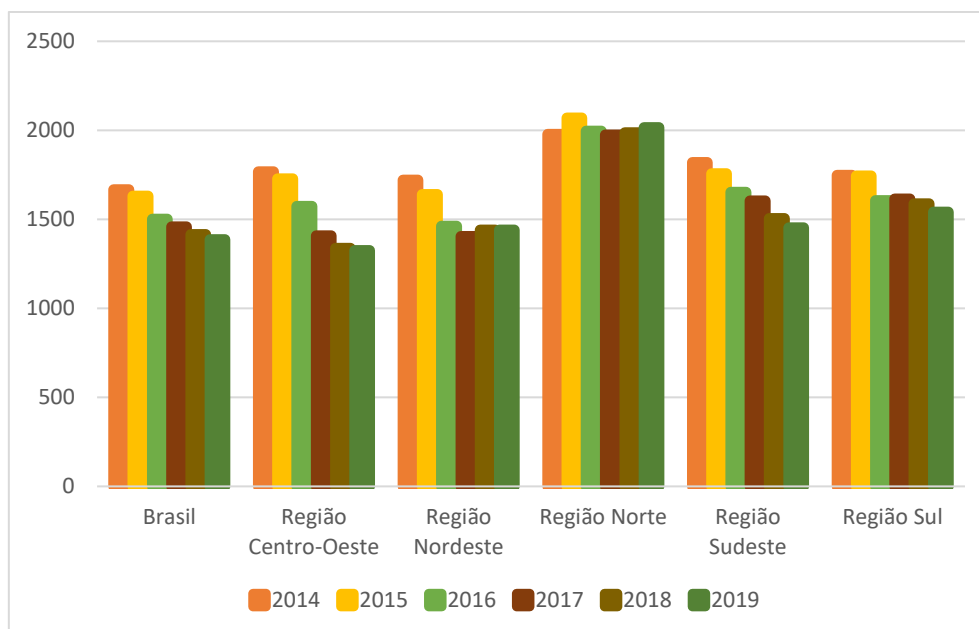
Em um movimento contrário ao da Região Sudeste, das sete unidades Federativas que compõem a Região Norte, quatro aumentaram seus índices CR4 (Amazonas, Pará, Rondônia e Tocantins) e uma não apresentou alteração em seu patamar<sup>76</sup>. Neste sentido, cabe ainda destaque para a Região Sul, que assumiu a segunda colocação entre as regiões mais concentradas do país no período delimitado pelo Gráfico 11. Entre 2014 e 2019, seu CR4 caiu apenas 0,33 p.p., frente a uma queda de 9,93 p.p. da Região Sudeste, antiga segunda região mais concentrada do país.

Salienta-se também o desempenho apresentado pelo estado de Goiás, que saiu de um índice CR4 de aproximadamente 55% em 2014, para figurar como o único estado onde este índice, para o mercado de distribuição de gasolina C, esteve abaixo de 50%, quando atingiu cerca de 46% de concentração entre os quatro maiores agentes em 2019.

Com relação ao índice HHI, é possível observar, no Gráfico 12, uma queda ainda mais significativa para os índices nacional e regionais no período delimitado entre os anos de 2014 e 2019. Devido a este índice considerar a participação de todas as firmas em um determinado mercado, sua redução ao longo dos anos indica a composição de um arranjo mercadológico mais competitivo, com o volume total de combustível comercializado sendo mais bem distribuído por cada agente.

Além disso, de acordo com a metodologia empregada, o Gráfico 12 indica que, de todas as regiões brasileiras, apenas uma não pode ser registrada como um mercado de moderada concentração para o setor de distribuição de gasolina C. A Região Norte, mais concentrada do país em termos deste indicador, registrou, em 2019, HHI da ordem de 1515,35.

**Gráfico 12 - Concentração do Mercado de Distribuição de Gasolina C (HHI) - 2014 a 2019**

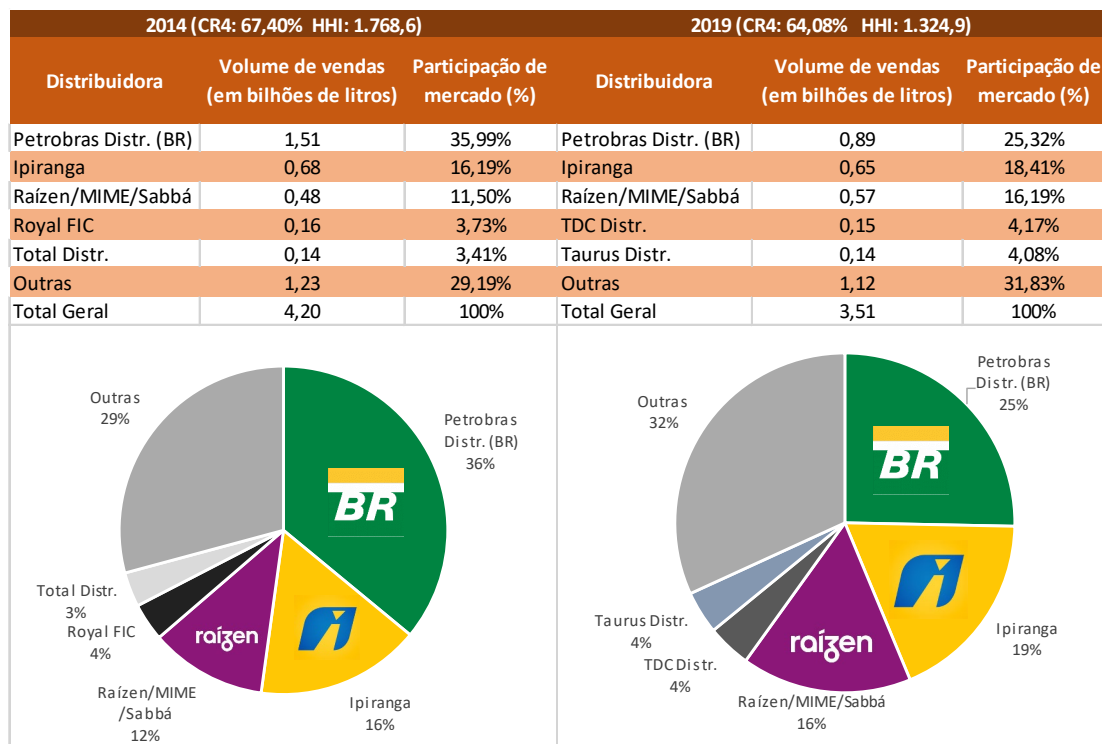


Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

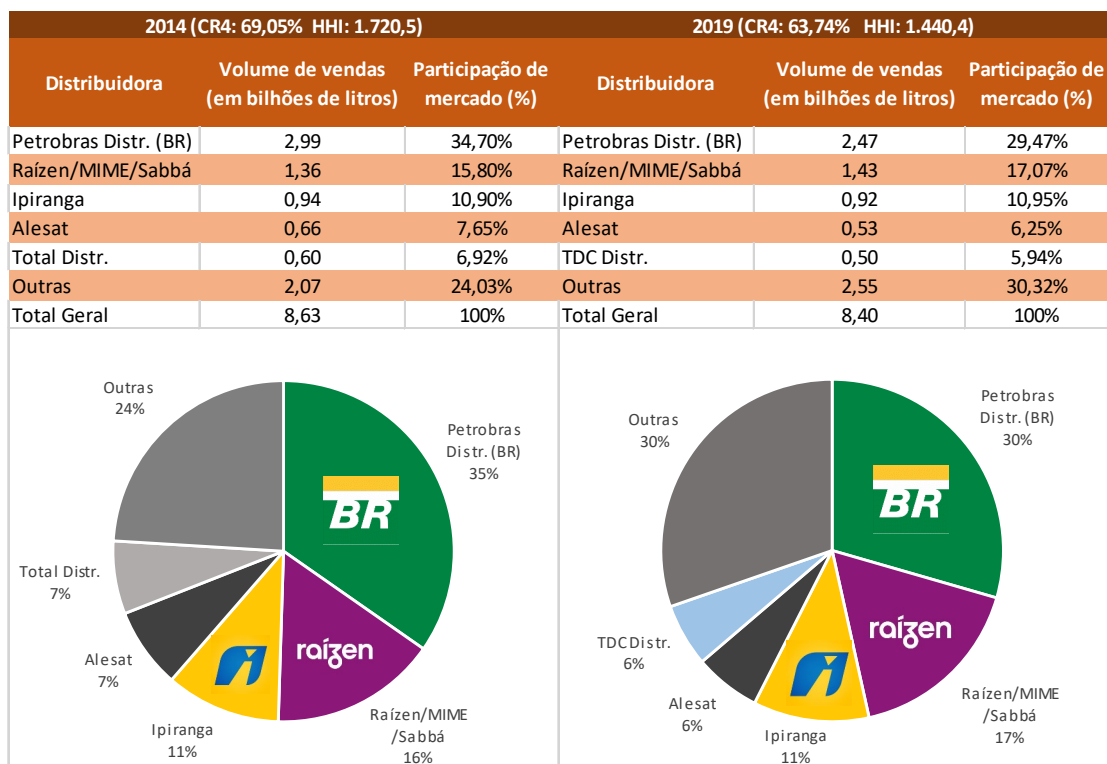
<sup>76</sup> Amazonas, Pará, Rondônia e Tocantins cresceram seus índices, respectivamente, em 2,38, 6,35, 0,95 e 6,87 pontos percentuais. O estado do Amapá, que não alterou seu resultado para o CR4, esteve com 100% de concentração entre três empresas tanto em 2014 quanto em 2019.

Os Quadros 5 a 10 demonstram as principais companhias distribuidoras que atuavam nas diversas regiões do país, com as respectivas participações de mercado, nos anos de 2014 e 2019.

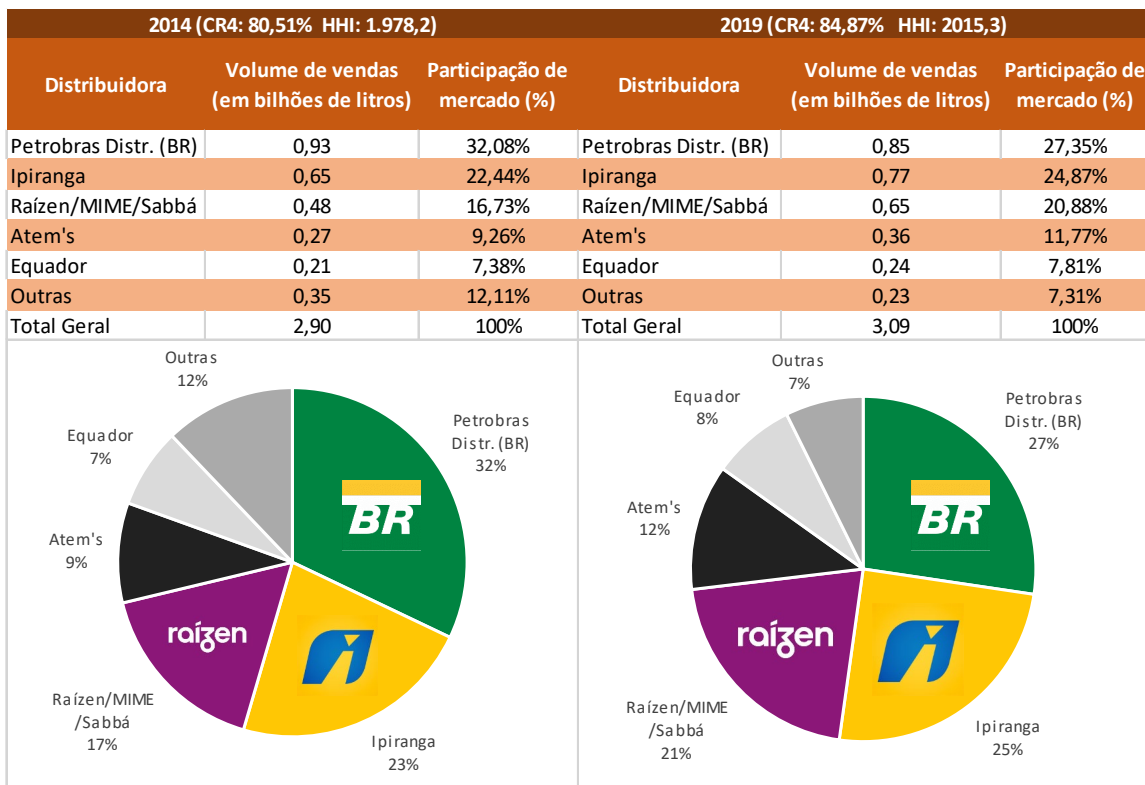
**Quadro 5 – Market Share das Distribuidoras na Região Centro-Oeste: 2014 e 2019**



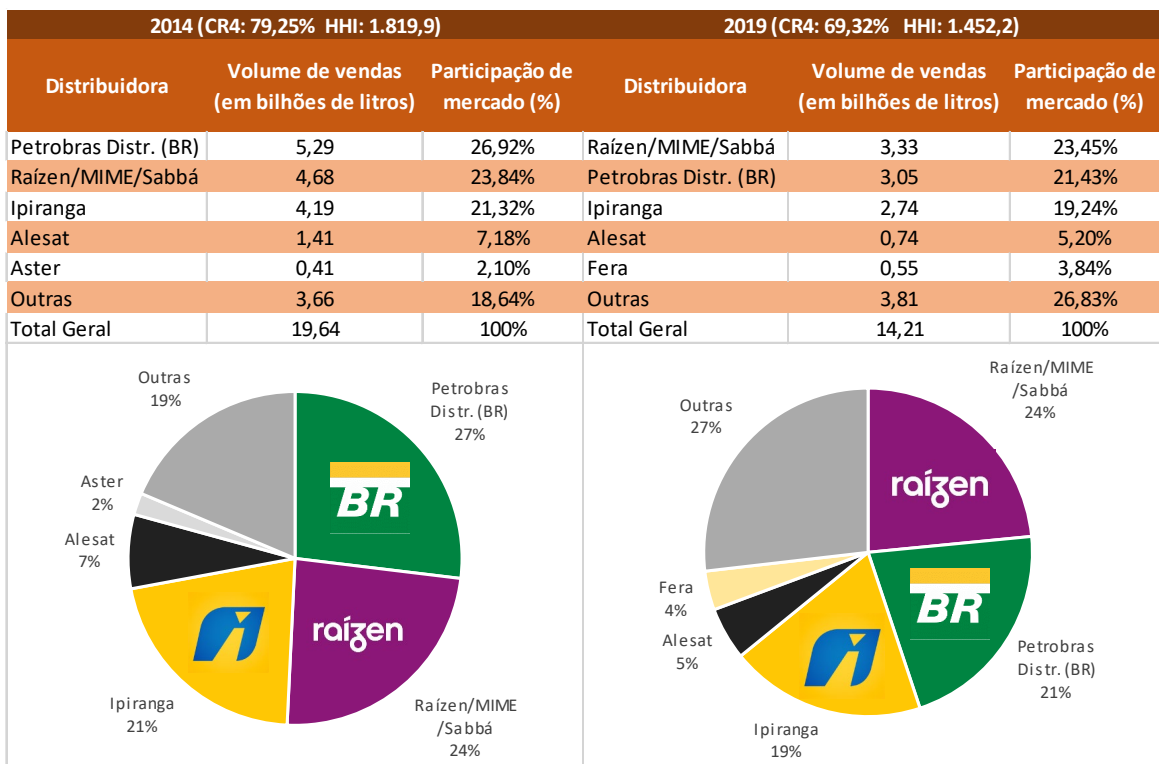
**Quadro 6 – Market Share das Distribuidoras na Região Nordeste: 2014 e 2019**



**Quadro 7 – Market Share das Distribuidoras na Região Norte: 2014 e 2019**



**Quadro 8 – Market Share das Distribuidoras na Região Sudeste: 2014 e 2019**



**Quadro 9 – Market Share das Distribuidoras na Região Sul: 2014 e 2019**

2014 (CR4: 72,42% HHI: 1.748,0)			2019 (CR4: 72,04% HHI: 1.541,2)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Ipiranga	2,75	30,47%	Ipiranga	2,31	25,80%
Petrobras Distr. (BR)	1,94	21,56%	Raízen/MIME/Sabbá	1,84	20,55%
Raízen/MIME/Sabbá	1,58	17,53%	Petrobras Distr. (BR)	1,68	18,82%
Alesat	0,26	2,84%	Rodoil	0,62	6,92%
Idaza	0,24	2,68%	Ciapiro	0,31	3,51%
Outras	2,24	24,90%	Outras	2,19	24,40%
Total Geral	9,01	100%	Total Geral	8,95	100%

2014 Market Share Distribution:

- Ipiranga: 30%
- Petrobras Distr. (BR): 22%
- Raízen/MIME/Sabbá: 17%
- Outras: 25%
- Idaza: 3%
- Alesat: 3%

2019 Market Share Distribution:

- Ipiranga: 26%
- Raízen/MIME/Sabbá: 21%
- Outras: 24%
- Ciapiro: 3%
- Rodoil: 7%
- Petrobras Distr. (BR): 19%

**Quadro 10 – Market Share das Distribuidoras no Brasil: 2014 e 2019**

2014 (CR4: 74,42% HHI: 1.666,3)			2019 (CR4: 67,45% HHI: 1.386,9)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Petrobras Distr. (BR)	12,66	28,55%	Petrobras Distr. (BR)	8,94	23,42%
Ipiranga	9,20	20,75%	Raízen/MIME/Sabbá	7,82	20,49%
Raízen/MIME/Sabbá	8,59	19,37%	Ipiranga	7,38	19,34%
Alesat	2,56	5,76%	Alesat	1,60	4,20%
Total Distr.	0,88	1,99%	TDC Distr.	0,81	2,13%
Outras	10,46	23,59%	Outras	11,61	30,42%
Total Geral	44,36	100%	Total Geral	38,17	100%

2014 Market Share Distribution:

- Petrobras Distr. (BR): 28%
- Ipiranga: 21%
- Raízen/MIME/Sabbá: 19%
- Outras: 24%
- Alesat: 6%
- Total Distr.: 2%

2019 Market Share Distribution:

- Petrobras Distr. (BR): 24%
- Raízen/MIME/Sabbá: 21%
- Outras: 30%
- Ipiranga: 19%
- Alesat: 4%
- TDC Distr.: 2%

Os Quadros de 4 a 9 demonstram que, desde 2014, as quatro grandes forças do mercado de distribuição de gasolina C mantiveram sua predominância. Essas empresas, (Petrobras Distribuidora, Ipiranga, Raízen e Alesat), em conjunto, dominaram mais de 67% do mercado nacional de gasolina C no ano de 2019, embora tenham, de modo geral, perdido participação com relação ao ano de 2014.

A Petrobras Distribuidora, especialmente, recuou sua participação em todos os mercados regionais, permitindo a ascensão de outras empresas, como foi o caso na Região Sudeste, onde a participação da Petrobras caiu de 26,92%, em 2014, para 21,43%, em 2019, levando-a a perder sua supremacia na região para a Raízen e admitir um crescimento da participação das distribuidoras de menor porte, representadas pela rubrica “outras”, de 8,20 pontos percentuais. Situação semelhante apresentou-se na Região Norte, onde cabe destaque o crescimento das distribuidoras Petróleo Sabbá (*joint-venture* da Raízen) e Atem’s<sup>77</sup> à custa do declínio da participação de mercado da Petrobras, o qual foi da ordem de quase 5 p.p. entre 2014 e 2019 nesta região.

Vale citar que, dentre todas as regiões do país, apenas as Regiões Norte e Sul apresentaram decréscimo na participação total das distribuidoras de pequeno porte (de 12,11% para 7,31% e de 24,90% para 24,40%, respectivamente), o que indica que, nesses mercados, a parcela de mercado deixada para trás por grandes distribuidoras como Ipiranga e Petrobras foi assimilada por outras grandes distribuidoras competidoras, em vez de apropriada pelas competidoras de menor porte. Tal movimento pode explicar o desempenho dessas regiões nos Gráficos 11 e 12 apresentados anteriormente, onde foi constatada maior resistência à queda do índice CR4.

A Região Centro-Oeste, por sua vez, notabiliza a grande retração da BR distribuidora, ao apresentar uma redução de 10,67 p.p. na participação de mercado dessa empresa na região, sendo este o maior decréscimo percentual de *market share* dentre as grandes distribuidoras em todas as regiões do país.

De um modo geral, então, pode-se dizer que as distribuidoras de menor porte ganharam participação de mercado sobre as três principais distribuidoras nacionais na maioria das regiões do país, diminuindo a concentração desses mercados.

Esse movimento ocorreu de forma mais acentuada nas Regiões Sudeste e Nordeste do país. Na primeira, enquanto a participação de mercado das três principais distribuidoras passou de 72,08% para 64,13% entre 2014 e 2019, a participação de mercado das distribuidoras de menor porte subiu de 18,64% para 26,83% no mesmo período. Na Região Nordeste, a parcela de mercado detida pelas três maiores companhias distribuidoras, de 61,40% em 2014, passou para 57,49% em 2019; o *market share* das distribuidoras aglutinadas sob a rubrica “outras”, por outro lado, saiu de 24,03% para 30,32%, no mesmo período, nessa região.

Já na Região Norte, o CR3<sup>78</sup> passou de 71,25% para 73,10% entre 2014 e 2019, em detrimento de uma redução de 4,80 pontos percentuais na participação de mercado das distribuidoras de menor porte. Como já abordado, o destaque na região foi o desempenho das distribuidoras Raízen/MIME/Sabbá e Atem’s, as quais tiveram, conjuntamente, um aumento de 6 pontos percentuais em sua participação de mercado no período.

A aceleração da concentração econômica na Região Norte pode ser explicada pela dificuldade logística para a movimentação do produto. Em função disso, o volume comercializado constitui-se em importante diferencial competitivo a fim de diluir os custos

<sup>77</sup> Empresa familiar, criada em 2000, com início de atividades no ano de 2002. Atende 110 municípios da Região Norte. Disponibiliza aos clientes (postos revendedores), serviço de manutenção de equipamentos, treinamento de frentistas e assessoria relacionada às normas da ANP. Além de base de armazenamento própria, possui contrato de armazenagem com a Petrobras e com a Sabbá (Raízen). Disponível em: <http://www.atem.com.br>. Acesso em: 20/08/2019.

<sup>78</sup> Participação de mercado das três principais distribuidoras que atuam na região.

logísticos envolvidos. Tal fato favorece as distribuidoras de maior porte<sup>79</sup> e as que conseguiram estabelecer instalações logísticas estratégicas e montar uma grande rede de revenda, como, por exemplo, as já citadas Petróleo Sabbá e Atem's.

Já nas regiões Sul e Sudeste, lares dos mercados mais concentrados do país, após a região Norte, há maior concentração de população, renda e frota de veículos, constituindo-se nos maiores mercados consumidores de gasolina C e, com isso, no principal foco de atuação das grandes distribuidoras, que investem maciçamente em marketing, propaganda, padronização da rede de postos que exibem suas bandeiras, programas de fidelização, diferenciação de produtos, dentre outros itens que buscam torná-las cada vez mais competitivas no mercado. Em função disso, torna-se difícil para distribuidoras de menor porte a sustentação da competição com as grandes nessa região.

Por fim, destaca-se que, em termos de participação regional, na Região Sudeste todas as distribuidoras abaixo da 76 Oil Distribuidora, (sexta maior participação da região), detêm menos de 2% de participação de mercado. Na Região Nordeste isto ocorre a partir da 13ª companhia distribuidora, enquanto na Região Sul a partir da sétima. Na Região Centro-Oeste, a Max Distribuidora detém 2,09% do mercado local, ocupando a 10ª posição, a partir da qual todas são inferiores a 2%, o que acontece na Região Norte apenas da 7ª posição em diante.

---

<sup>79</sup> Nesse sentido, destacam-se os investimentos realizados pela Raízen na região. Em 2017, por exemplo, a empresa inaugurou uma base de distribuição de combustíveis em Marabá (PA), com capacidade de movimentação de até 500 milhões de litros por ano. Além disso, no mesmo ano a empresa também anunciou a realização de investimentos para a construção de bases de distribuição no Maranhão, local estratégico para atendimento das regiões Norte/Nordeste. Fonte: [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2017/04/11/internas\\_economia,587771/raizen-inaugura-terminal-de-distribuicao-de-combustiveis-no-para.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2017/04/11/internas_economia,587771/raizen-inaugura-terminal-de-distribuicao-de-combustiveis-no-para.shtml) Acesso em 06/07/2020  
<https://www.biodieselbr.com/noticias/regulacao/dist/raizen-investir-200-mi-base-distribuicao-maranhao-020217> Acesso em 06/07/2020



### 1.5 Evolução do Mercado de Distribuição de Etanol Hidratado – 2014 a 2019

O volume comercializado de etanol hidratado no Brasil e em suas diversas regiões é ilustrado no Gráfico 13.

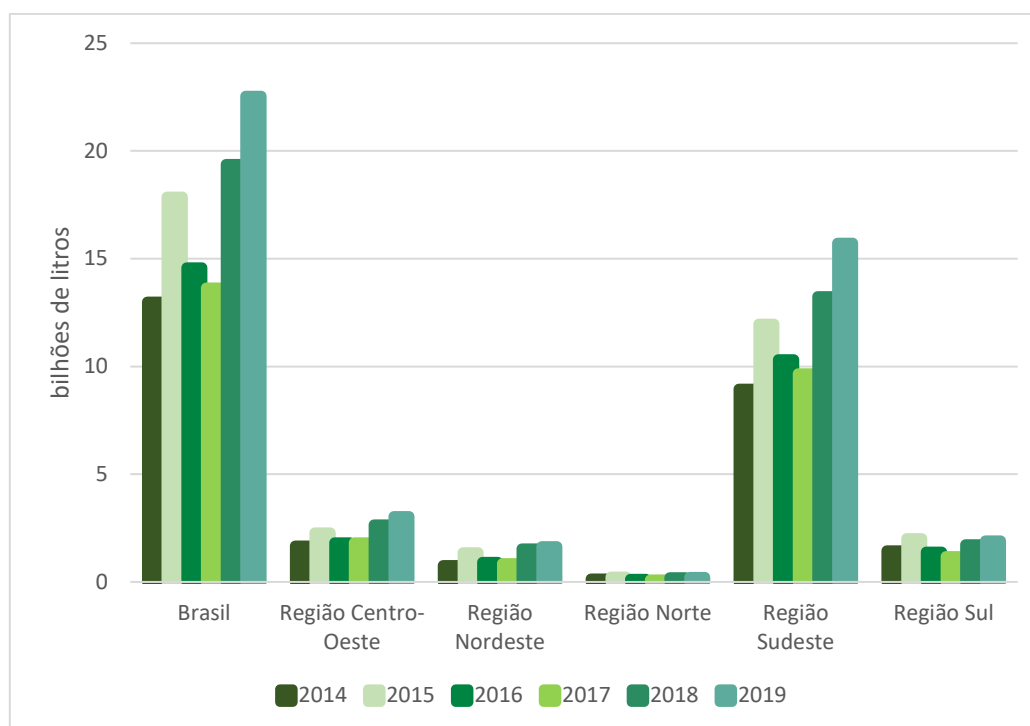
Segundo o referido gráfico, a Região Sudeste, entre 2014 e 2019, foi responsável, em média, pela aquisição de quase 70% do etanol hidratado comercializado no país, seguida pela Região Centro-Oeste, que respondeu, em média, por 13% da demanda total do produto no período.

A concentração da produção de etanol nas Regiões Sudeste e Centro-Oeste, aliada à elevada frota de veículos na região, aproxima os centros produtores ao consumidor final do produto, reduzindo o custo logístico<sup>80</sup> e, conseqüentemente, conferindo maior competitividade ao etanol hidratado. Tal fato justifica o maior consumo de etanol hidratado nessas regiões.

Logo, variações ocorridas na demanda dessas regiões, com ênfase na Região Sudeste, projetam-se no volume total do produto comercializado no país. O Gráfico 13 exemplifica como o volume comercializado no Brasil reflete os movimentos do consumo apresentados pela Região Sudeste.

A Região Sul, terceira maior demandante do produto, respondeu, em média, por aproximadamente 9,7% do total comercializado no país; a Região Nordeste, por sua vez, comercializou 6,9% deste total. À Região Norte foi destinado um volume pouco representativo do produto, inferior a 1,5% do total comercializado, em média, pelo país entre os referidos anos.

**Gráfico 13 - Volume de Vendas de Etanol Hidratado por Grandes Regiões – 2014 a 2019 (em bilhões de litros)**



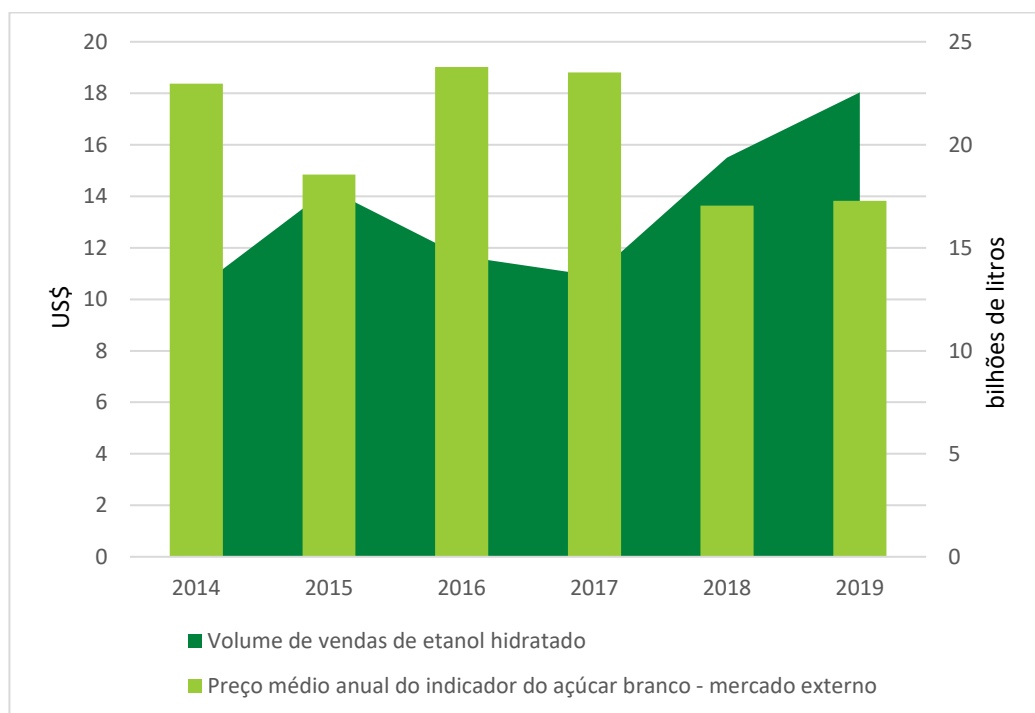
Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2020

Ademais, quanto às fortes oscilações do volume de vendas de etanol hidratado no período de 2014 a 2019, pode-se explicá-las a partir das variações do preço do açúcar no

<sup>80</sup> Mais dependente do transporte rodoviário do que os derivados de petróleo, a grandes distâncias o custo de transporte anula sua competitividade.

mercado internacional – produto derivado da cana, tal qual o etanol –, que influenciam a decisão de produção das usinas.

**Gráfico 14 – Relação preço do açúcar branco no mercado externo vs volume de vendas de etanol hidratado**



Elaboração Própria com dados CEPEA - Fonte: CEPEA81 (Disponível em

<https://www.cepea.esalq.usp.br/br/indicador/acucar-sao-paulo-mercado-externo.aspx> – Acesso em 06/07/2020

O expressivo aumento do volume de vendas de etanol hidratado em 2015, por exemplo, pode ser, em última instância, explicado pela diminuição do preço do açúcar no mercado internacional. Segundo os indicadores de preços para o mercado internacional divulgados pelo CEPEA, entre 2014 e 2015, ocorreu forte desvalorização no preço do açúcar branco no mercado externo, o qual voltou a se valorizar no ano seguinte. Esse aumento de preços tende a deslocar parte da matéria-prima de cana para o suprimento da maior demanda por açúcar, desacelerando a produção do biocombustível.

De acordo com o Gráfico 14, até 2017, o mercado do açúcar registrou preços elevados, provenientes de um déficit internacional deste produto, até que, em 2018, houve exaustão deste patamar de preços e subsequente declínio. Só então, o volume de vendas de etanol hidratado no país tornou a crescer, resultado da maior rentabilidade constatada pelos produtores na produção de etanol frente ao açúcar.

De toda forma, com relação ao destino do etanol hidratado comercializado pelas distribuidoras, destaca-se que, no estado de São Paulo, maior produtor de etanol do país, foi entregue mais de 50% do etanol hidratado comercializado no Brasil no ano de 2019<sup>82</sup>. Os estados de Minas Gerais, Paraná e Goiás, responsáveis, nessa ordem, pelas maiores demandas do combustível após São Paulo, responderam, em 2019, por 14,15%, 7,88% e 7,77% do total

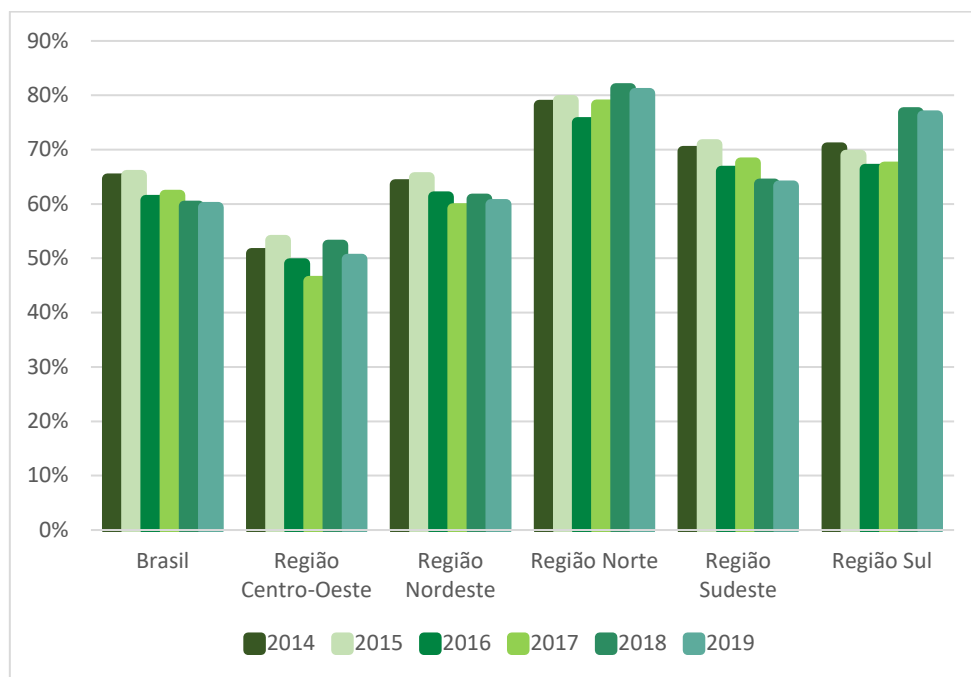
<sup>81</sup> O Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea) é parte do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq), unidade da Universidade de São Paulo (USP), localizada em Piracicaba – 150 km da capital. É um grupo de pesquisas registrado no CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico). Fonte: <https://www.cepea.esalq.usp.br/br/sobre-o-cepea.aspx>

<sup>82</sup> O volume de etanol hidratado vendido ao estado foi de 11,67 bilhões de litros em 2019.

comercializado, respectivamente. Já os estados das Regiões Norte e Nordeste tiveram pequena participação na demanda desses produtos.

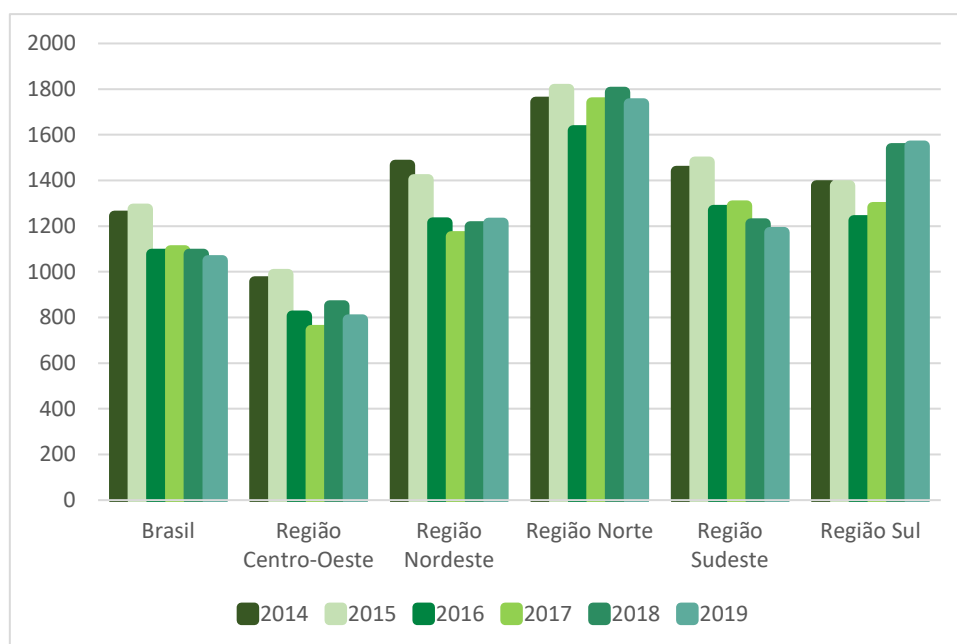
No que diz respeito à concentração econômica nos mercados de etanol hidratado, os Gráficos 15 e 16 apresentam a evolução dos medidores de concentração econômica (CR4 e HHI) no período analisado.

**Gráfico 15 - Concentração no Mercado de Distribuição de Etanol Hidratado (CR4) - 2014 a 2019**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

**Gráfico 16 - Concentração no Mercado de Distribuição de Etanol Hidratado (HHI) - 2014 a 2019**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Os medidores representados nos Gráficos 15 e 16 demonstram que poucos dos mercados representados apresentaram elevado nível de concentração econômica<sup>83</sup>. Como exemplificado ao início deste diagnóstico, uma possível explicação pode ser que o mercado na etapa de produção de etanol é composto por um grande número de empresas, sendo, em tese, mais competitivo do que o refino de petróleo, dominado pela Petrobras. Esse aspecto estimularia a concorrência na distribuição do biocombustível, facilitando, inclusive, a entrada de novos agentes, *vis-à-vis* à atuação nos demais combustíveis automotivos.

Apesar disso, considerando-se os anos de 2017 e 2018, houve um processo de concentração em quase todos os estados do país, movimento este que se arrefeceu em 2019. Entre 2017 e 2018, apenas a região Sudeste não apresentou resultados que indicassem aumento da concentração de um ano para o outro, reduzindo seus índices CR4 e HHI enquanto as outras regiões os acresciam.

A dinâmica mercadológica observada especificamente na Região Sul exhibe uma organização de mercado muito mais concentrada em 2018 e 2019 do que nos quatro anos anteriores. No Quadro 15, é possível perceber como, no intervalo de 2014 a 2019, o crescimento da Alpes Distribuidora, empresa que passou a ocupar o espaço deixado pela Orca Distribuidora, e da Raízen, com forte atuação nesta região graças à parceria em 2012 com a Mime Distribuidora, às custas majoritariamente da Petrobras e das distribuidoras que respondem sob a rubrica “outras”, reorganizou o mercado de forma a elevar o índice CR4 em 5,94 p.p.

Com relação à Região Norte, que demonstrou movimento similar no período, aumentando sua concentração ao final do ano de 2019 em comparação a 2014 (CR4), destaca-se o crescimento das distribuidoras Atem’s e Petróleo Sabbá, sendo esta última uma *joint-venture* da Raízen, bem como a perda de *market share* da BR distribuidora, como os principais fatores que intensificaram a concentração de mercado.

Observa-se ainda que, ao longo do intervalo de 2014 a 2019, dentre todas as regiões do país, a Região Norte permaneceu a mais concentrada (CR4 = 80,39% e HHI = 1.736,8) e a Região Centro-Oeste a menos concentrada (CR4 = 49,85% e HHI = 790).

Convém ainda destacar que o estado do Amapá apresentou, em 2019, razão de concentração econômica equivalente a 100% (CR4)<sup>84</sup>, enquanto no Acre, Roraima, Pará e Sergipe essa razão foi superior a 90%. Por outro lado, os estados de Goiás, Mato Grosso e Bahia, apresentaram CR4 inferiores a 60%<sup>85</sup>.

Os Quadros 11, 12, 13, 14, 15 e 16 demonstram as principais companhias distribuidoras que atuavam nas diversas regiões do país, com as respectivas participações de mercado, nos anos de 2014 e 2019.

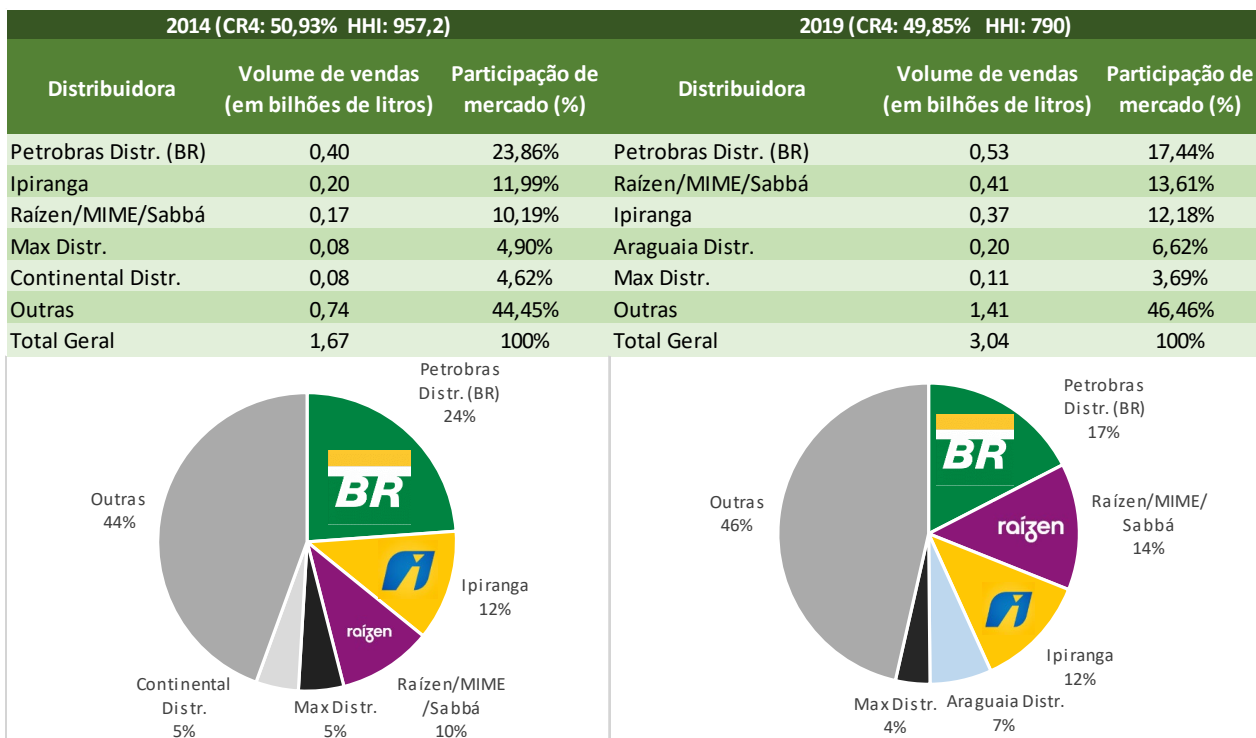
---

<sup>83</sup> Em 2019, apenas as regiões Norte e Sul apresentaram índice CR4 acima de 75%, percentual indicativo de mercados altamente concentrados. Para nenhuma região, por outro lado, o HHI figurou acima de 1800 nesse ano, patamar a partir do qual este índice apontaria para concentração elevada.

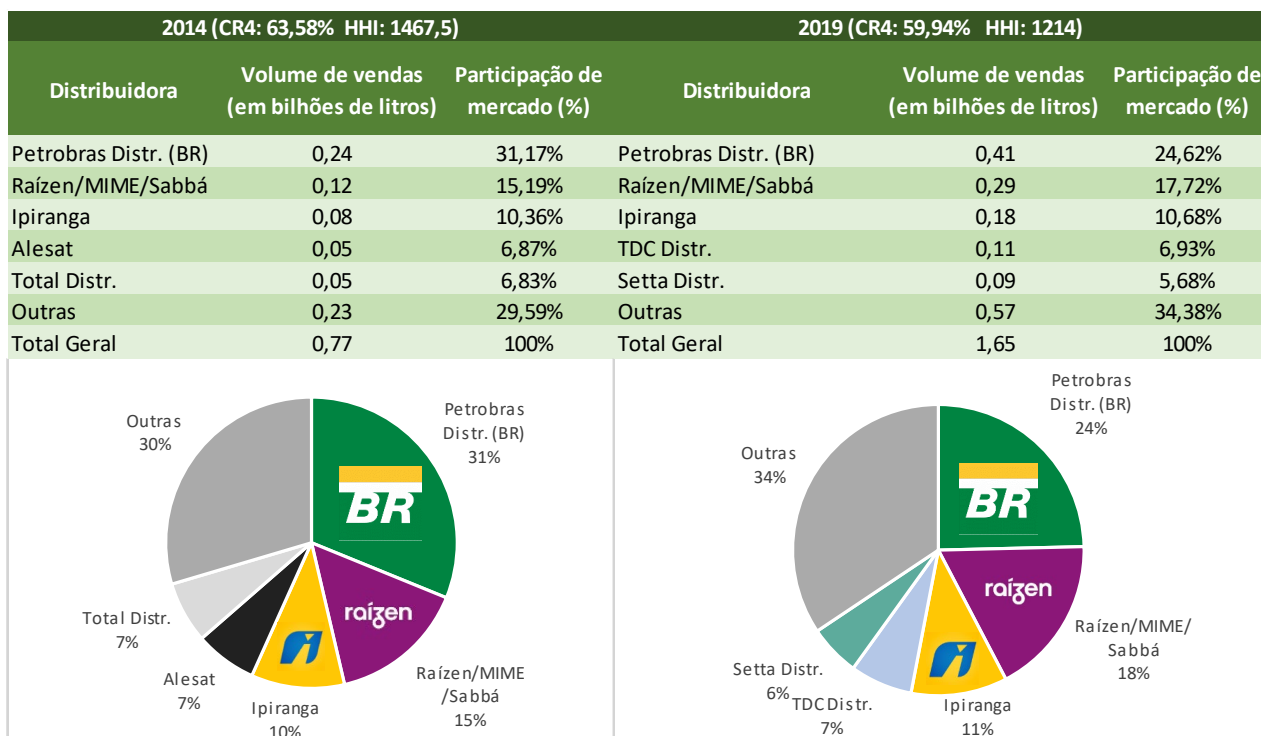
<sup>84</sup> O HHI desse estado foi de 5230,5 neste ano.

<sup>85</sup> O HHI alcançou valores de 845,1, 977,6 e 1124,2 respectivamente.

**Quadro 11 – Market Share das Distribuidoras na Região Centro-Oeste: 2014 e 2019**



**Quadro 12– Market Share das Distribuidoras na Região Nordeste: 2014 e 2019**



**Quadro 13 – Market Share das Distribuidoras na Região Norte: 2014 e 2019**

2014 (CR4: 78,19% HHI: 1743,5)			2019 (CR4: 80,38% HHI: 1736,8)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Petrobras Distr. (BR)	0,04	29,71%	Petrobras Distr. (BR)	0,05	22,18%
Ipiranga	0,02	17,06%	Raízen/MIME/Sabbá	0,05	22,17%
Atem's	0,02	16,88%	Atem's	0,04	20,18%
Raízen/MIME/Sabbá	0,02	14,55%	Ipiranga	0,03	15,86%
Max Distr.	0,01	5,12%	Equador	0,02	7,84%
Outras	0,02	16,68%	Outras	0,03	11,77%
<b>Total Geral</b>	<b>0,14</b>	<b>100%</b>	<b>Total Geral</b>	<b>0,22</b>	<b>100%</b>

2014 Market Share Distribution:

- Petrobras Distr. (BR): 30%
- Ipiranga: 17%
- Atem's: 17%
- Raízen/MIME/Sabbá: 14%
- Outras: 17%
- Max Distr.: 5%

2019 Market Share Distribution:

- Raízen/MIME/Sabbá: 22%
- Atem's: 20%
- Ipiranga: 16%
- Outras: 12%
- Equador: 8%
- Petrobras Distr. (BR): 22%

**Quadro 14 – Market Share das Distribuidoras na Região Sudeste: 2014 e 2019**

2014 (CR4: 69,70% HHI: 1440,6)			2019 (CR4: 63,34% HHI: 1173,3)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Raízen/MIME/Sabbá	1,94	21,68%	Raízen/MIME/Sabbá	3,28	20,84%
Ipiranga	1,80	20,12%	Ipiranga	2,87	18,26%
Petrobras Distr. (BR)	1,74	19,43%	Petrobras Distr.	2,49	15,82%
Petromais Distr.	0,76	8,47%	Noroeste Distr.	1,33	8,43%
Gran Petro Distr.	0,66	7,42%	Vetor Comércio de Comb.	0,74	4,71%
Outras	2,05	22,88%	Outras	5,02	31,95%
<b>Total Geral</b>	<b>8,96</b>	<b>100%</b>	<b>Total Geral</b>	<b>15,72</b>	<b>100%</b>

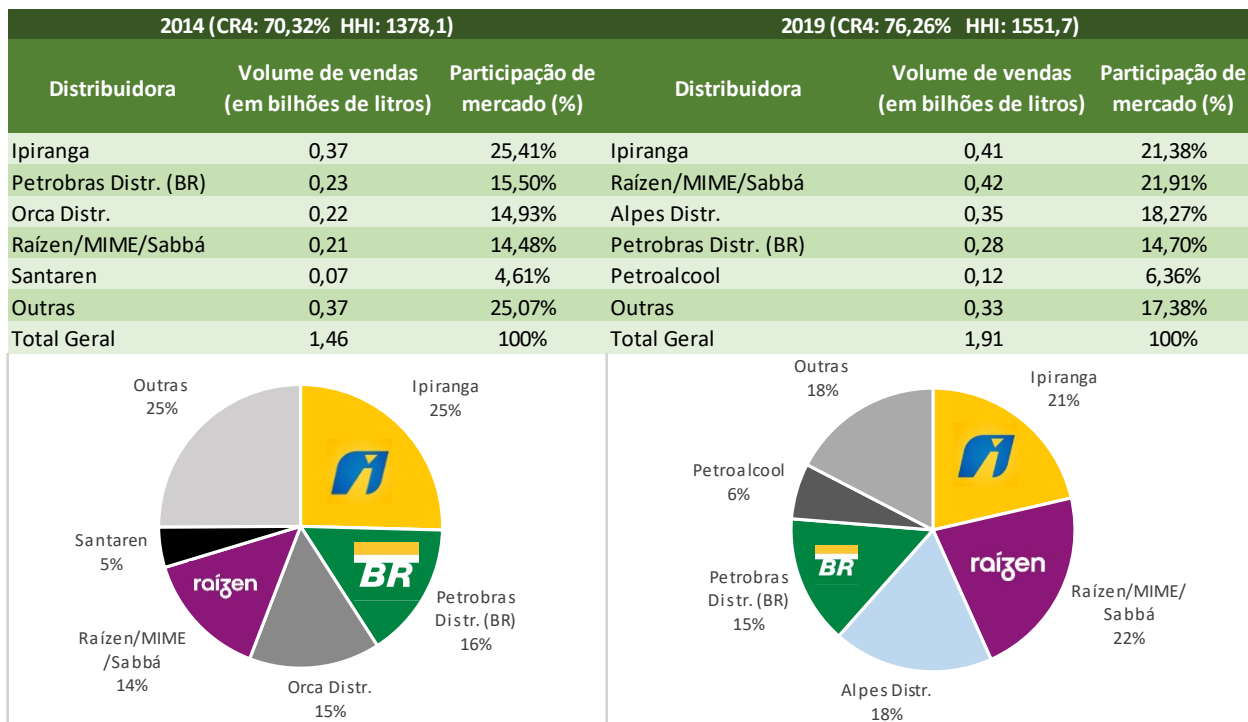
2014 Market Share Distribution:

- Raízen/MIME/Sabbá: 22%
- Outras: 23%
- Ipiranga: 20%
- Petrobras Distr. (BR): 19%
- Petromais Distr.: 9%
- Gran Petro Distr.: 7%

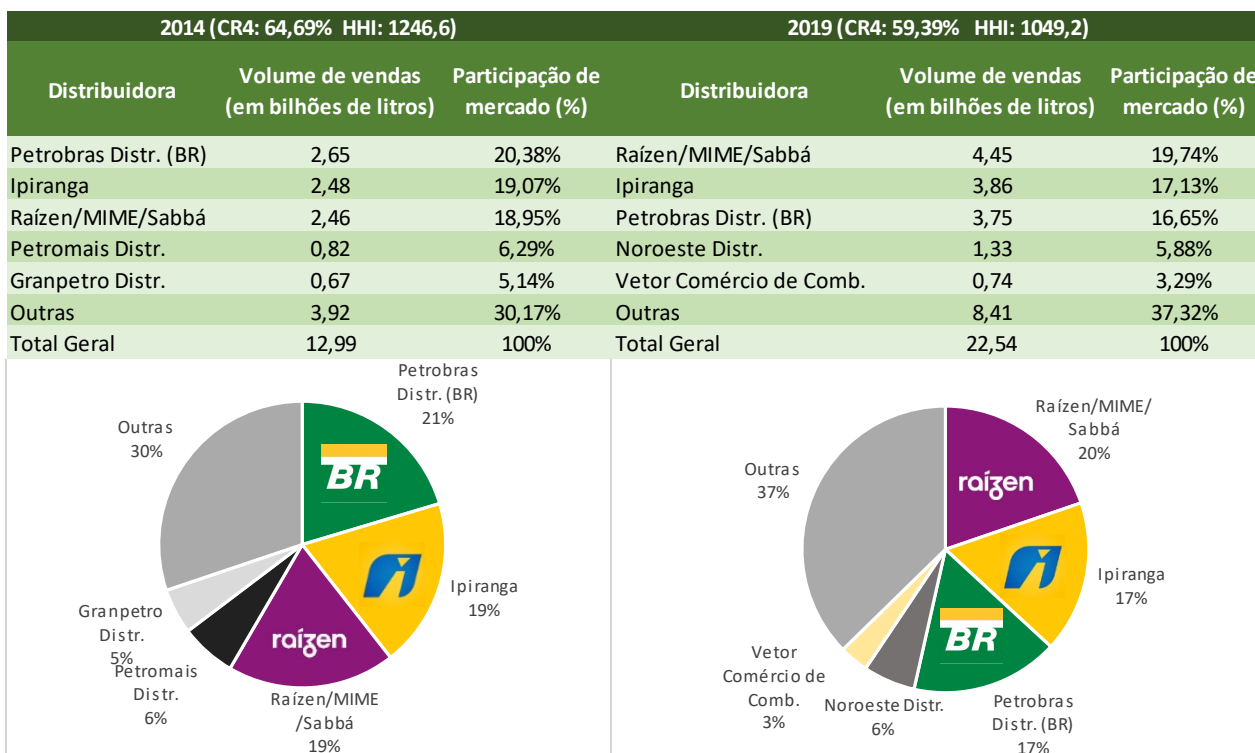
2019 Market Share Distribution:

- Outras: 32%
- Raízen/MIME/Sabbá: 21%
- Ipiranga: 18%
- Vetor Comércio de Comb.: 5%
- Noroeste Distr.: 8%
- Petrobras Distr.: 16%

**Quadro 15 – Market Share das Distribuidoras na Região Sul: 2014 e 2019**



**Quadro 16 – Market Share das Distribuidoras no Brasil: 2014 e 2019**



O mercado de distribuição de etanol combustível, como se depreende das tabelas e gráficos supra, tem características diferentes do apresentado pelo mercado de gasolina C. Apesar de também existir uma predominância das três grandes empresas distribuidoras do país, vemos um mercado bem mais pulverizado em nível nacional, com a presença de muitas distribuidoras de pequeno porte que atuam a nível regional, representando cerca de 37% do volume total de vendas no Brasil em 2019. Ademais, observamos uma maior equivalência entre as participações de BR Distribuidora, Raízen e Ipiranga, em torno de 18% cada.

Outrossim, como salientado anteriormente, constatou-se decréscimo do CR3 em todas as Regiões do país, com exceção das Regiões Sul e Norte, onde este cresceu, apresentando, além de maior concentração, redução na participação de mercado das distribuidoras de pequeno porte, a qual decresceu de 25,07% até 17,38% na Região Sul e de 16,68% até 11,77%, na Região Norte. Por outro lado, a Região Sudeste demonstrou o maior aumento percentual de participação dessas distribuidoras menores, apresentando um salto de 9 pontos percentuais no período de 2014 a 2019, conjuntamente a quedas nas participações de mercado de grandes empresas, como Ipiranga e BR Distribuidora.

Na Região Norte, onde houve significativa redução das distribuidoras de menor porte, há de se destacar o desempenho de duas distribuidoras regionais; a Atem's e a Sabbá (*joint venture* da Raízen). Enquanto a Atem's alcançou um crescimento de 3,29 p.p. em sua participação de mercado, a Raízen/MIME/Sabbá obteve um crescimento de 7,62 p.p., tornando-se a segunda maior distribuidora da Região Norte, logo atrás da BR Distribuidora.

Já na Região Sudeste, não houve alterações entre as distribuidoras que compõem o CR3. As principais distribuidoras do país dominaram as três primeiras posições, com participações de mercado muito próximas entre si, cabendo destaque, todavia, para as perdas percentuais de Ipiranga e Petrobras da ordem de 1,8 e 3,61 p.p., respectivamente, frente a certa constância demonstrada pela Raízen, que liderou a distribuição na região durante todo o período analisado.

O mercado da Região Nordeste, por sua vez, também demonstrou queda na participação de mercado da BR Distribuidora no intervalo de 2014 a 2019, dessa vez, contudo, da ordem de 6,55 p.p. Este recuo da empresa foi majoritariamente correspondido pelo avanço das pequenas distribuidoras, o que resultou em um aumento percentual de aproximadamente 5 pontos pelas distribuidoras representadas pela rubrica "outras". Na Região Centro-Oeste, onde houve movimento similar, a BR Distribuidora perdeu cerca de 6,42 p.p. em sua participação de mercado entre 2014 e 2019, enquanto as distribuidoras representadas pela rubrica "outras" acresceram seu *market share* em 2 p.p.

Quanto à Região Sul, como em todo o país, também foi constatada forte perda de relevância da BR Distribuidora. Nesta Região, em 2019, tal distribuidora apresentou-se apenas como a quarta potência regional, posição que não ocupou em nenhuma outra região.<sup>86</sup> Vale citar, ainda, a ascensão da Alpes Distribuidora, que, em 2019, passou a sustentar a terceira maior participação de mercado da região, acima da própria BR Distribuidora. Deve-se salientar também que a Região Sul apresentou o maior salto nos índices de concentração do país. A concentração das quatro maiores empresas da região (CR4) passou de 70,32% para 76,26%, e o HHI passou de 1.378,1 para 1.551,7, em um movimento bem distante daquele constatado para o país como um todo, cujo índice CR4 caiu de 64,69%, em 2014, para 59,39%, em 2019, e cujo indicador HHI de 1.246,6 reduziu para 1.049,2, no mesmo intervalo de tempo.

---

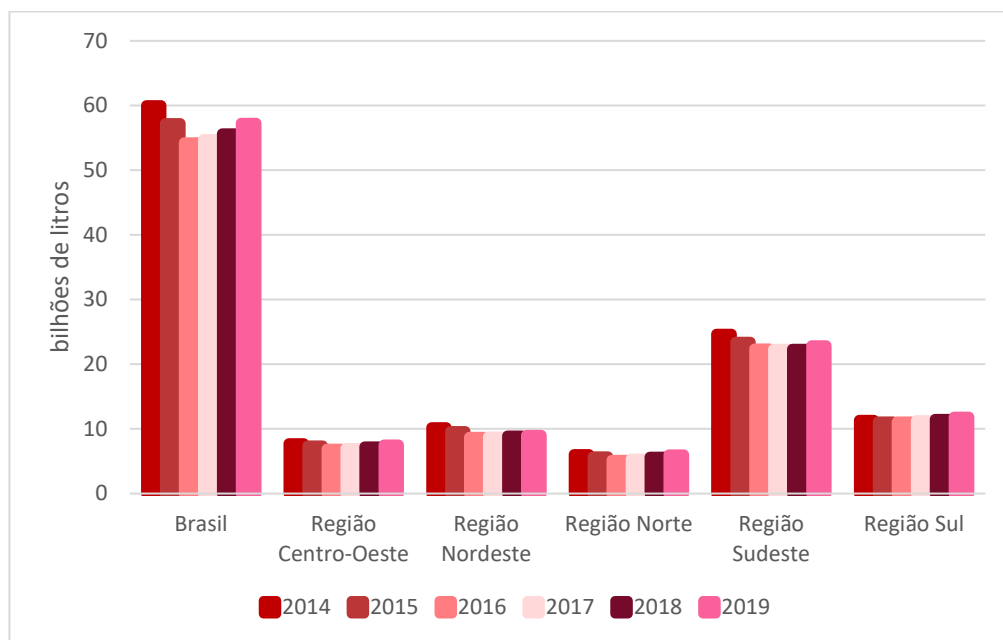
<sup>86</sup> Na Região Norte, Nordeste e Centro-Oeste a Petrobras Distribuidora manteve sua hegemonia, enquanto na Região Sudeste apresentou a terceira maior participação de mercado.



## 1.6 Evolução do Mercado de Distribuição de Óleo Diesel – 2014 a 2019

O Gráfico 17 apresenta a evolução do volume de óleo diesel comercializado nas diversas regiões, entre os anos de 2014 e 2019.

**Gráfico 17 - Volume de Vendas de Óleo Diesel por Grandes Regiões – 2014 a 2019 (em bilhões de litros)**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2020

O volume de diesel comercializado pelas distribuidoras no país diminuiu de um total de 60,03 bilhões de litros em 2014, para cerca de 54,27 bilhões de litros em 2016, a partir de quando iniciou recuperação, até alcançar o patamar de 57,29 bilhões de litros em 2019.

O Gráfico 18, que expõe a variação anual do número de veículos da frota brasileira, constata que o período delimitado entre os anos de 2014 e 2017 foi caracterizado por forte desaceleração no número de veículos adicionados à frota do país. Assim, conforme demonstrado no gráfico, ao passo que entre 2009 e 2010 o incremento total de novos veículos à frota brasileira foi de 9,19%, entre 2016 e 2017 o acréscimo foi de apenas 3,44%. Os anos compreendidos entre 2017 e 2019, contudo, indicam certa retomada nos incrementos de veículos à frota brasileira, com o total de veículos chegando a apresentar a maior variação anual, de 2018 para 2019, dos últimos três anos.

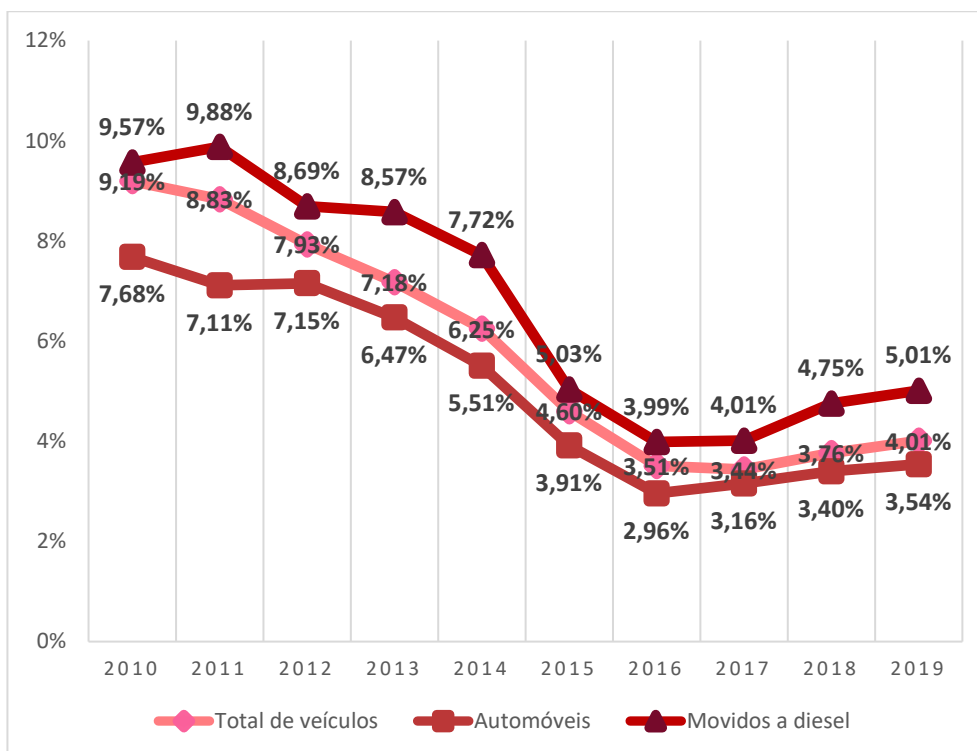
Quanto aos veículos majoritariamente movidos a óleo diesel (como caminhões, ônibus, tratores, dentre outros), a desaceleração mais acentuada na variação de novos veículos foi constatada entre 2014 e 2015, mas foi registrado declínio na variação anual até 2016. Tal fato denota menor vigor no processo de expansão da frota de veículos movidos a óleo diesel no período, algo, por sua vez, em grande parte relacionado à crise econômica atravessada pelo Brasil entre 2015 e 2016<sup>87</sup>.

A menor adição de veículos à frota nacional diminuiu as perspectivas de consumo de combustíveis líquidos, configurando um panorama de demanda menos aquecida. Como constatado também para a totalidade de veículos, no entanto, os anos após 2017 foram de

<sup>87</sup>Importante ressaltar a forte correlação entre a comercialização de óleo diesel e o crescimento do PIB, visto que este combustível é utilizado em máquinas agrícolas, ônibus e caminhões. As grandes quedas no volume de vendas de diesel no país, por exemplo, nos anos de 2015 e 2016 dão-se, precisamente, em um momento de pungente crise econômica, onde o produto interno bruto nacional decresce, respectivamente, 3,55% e 3,31%.

retorno a incrementos mais significativos na frota dos veículos movidos a diesel, em movimento de recuperação dos anos de crise.

**Gráfico 18 – Variação anual da matriz veicular nacional<sup>88</sup>**



Elaboração própria com dados DENATRAN - Fonte: [infraestrutura.gov.br/denatran](http://infraestrutura.gov.br/denatran) – Acesso em 29/06/2020

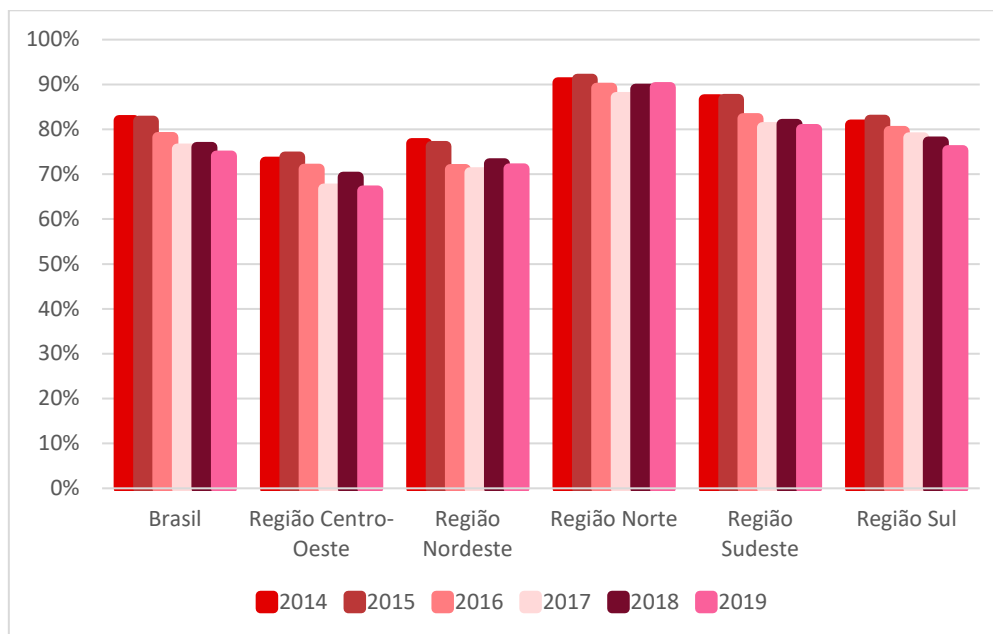
Quanto ao volume de vendas do combustível, entre 2014 e 2019, as Regiões Sudeste e Nordeste foram as que apresentaram maior variação no consumo de óleo diesel automotivo, com quedas de 7,17% e 11,37%, respectivamente. Nessas regiões, em 2019, o volume demandado representava, respectivamente, 39,95% e 15,78% do total do óleo diesel comercializado no país, configurando-as como a maior e a terceira maior região demandante deste combustível.

Em termos de unidade da federação, São Paulo, Minas Gerais e Paraná, que concentram, nessa ordem, as maiores frotas movidas a diesel no país<sup>89</sup>, são os três principais demandantes de diesel automotivo, representando, respectivamente, 21,71%, 12,11% e 9,79% do total comercializado no país, no ano de 2019. Por outro lado, a maioria dos estados da Região Norte (exceto o estado do Pará), demandaram menos de 2% de todo o óleo diesel vendido pelos distribuidores no país.

Os Gráficos 19 e 20 apresentam os principais parâmetros utilizados para medir a concentração econômica para o mercado de óleo diesel automotivo no país.

<sup>88</sup> Dados de frota de veículos são referentes ao último mês de cada ano.

<sup>89</sup> Enquanto São Paulo detinha cerca de 5,1 milhões de veículos movidos a diesel em dezembro de 2019, Minas Gerais e Paraná detinham, respectivamente, 2,2 e 1,6 milhões. Fonte: [https://infraestrutura.gov.br/denatran](http://infraestrutura.gov.br/denatran) - Acesso em 29/06/2020

**Gráfico 19 - Concentração Mercado de Distribuição de Óleo Diesel (CR4) – 2014 a 2019**

Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Os gráficos mostram que, entre 2014 e 2019, o mercado nacional permaneceu concentrado quanto ao CR4 (próximo a 75%), registrando três regiões com HHI superior a 1800 ao final do período de análise: Norte, Nordeste e Sudeste.

Ainda considerando o índice CR4, destaca-se que todos os mercados chegaram em 2019 menos concentrados do que em 2014, o que resultou em um decréscimo da ordem de 7,95 p.p. na concentração total do país. Salienta-se, contudo, que, apesar do mercado em âmbito nacional ter reduzido sua concentração (CR4) abaixo dos níveis considerados altamente elevados de 75%, tanto a Região Sudeste quanto a Região Norte ainda registraram índices CR4 acima deste patamar para seus respectivos mercados no ano de 2019<sup>90</sup>.

O HHI, por sua vez, também apontou para um contínuo processo de desconcentração econômica no Brasil, passando a registrar três regiões altamente concentradas a partir de 2019, quando, ao início de análise, todas as regiões brasileiras poderiam ser consideradas como tal<sup>91</sup>. Em todas as regiões foi verificado que a maior queda na concentração do mercado de óleo diesel deu-se entre 2015 e 2016, como observado para os casos do mercado de gasolina C e etanol hidratado. Isto pode estar relacionado ao fato de que, após 2015, a Petrobras passou a alterar sua estratégia empresarial a fim de não se posicionar oficialmente como garantidora do abastecimento do país.

A partir de uma análise conjunta de ambos os gráficos, algumas divergências tornam-se evidentes, oriundas dos métodos distintos de cálculo. Do Gráfico 20, por exemplo, é possível depreender que o HHI calculado para a Região Norte apresentou substancial redução entre 2014 e 2017, mas, ao compará-lo com o índice CR4 estipulado para esta região no mesmo período, demonstrado no gráfico anterior, não se apreende queda da mesma dimensão. Além disso, o índice CR4 nesta região passa a crescer de 2017 até 2019, enquanto o HHI permanece em queda, apesar de mais moderadamente.

Tal movimento aparentemente contraditório nos índices de concentração está relacionado ao fato do HHI, por definição, considerar tanto a quota de mercado da empresa no

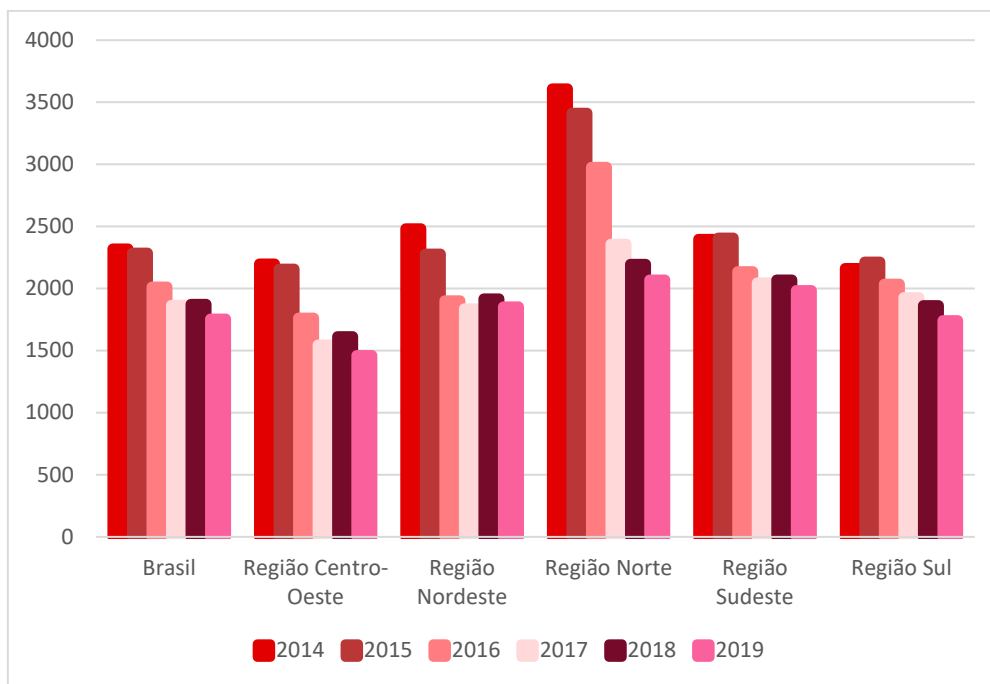
<sup>90</sup> Enquanto a Região Norte apresentou CR4 da ordem de 89,3%, a Região Sudeste teve seu índice calculado no patamar de 80%.

<sup>91</sup> A Região Norte demonstrou intenso processo de desconcentração no mercado de óleo diesel, com queda de 1.539,07 pontos no índice HHI, a maior queda do país entre 2014 e 2019. Em 2019, seu HHI foi de 2069,87, enquanto das Regiões Sudeste e Nordeste foi de, respectivamente, 1983,95 e de 1853,82.

mercado como também o número total de empresas em operação em seu cálculo. No caso específico da Região Norte, salienta-se que, enquanto em 2014 havia 30 distribuidoras comercializando óleo diesel, com a de maior volume de vendas detendo cerca de 55,5% do total transacionado na região, em 2019, quando 32 distribuidoras estavam em operação, a líder do mercado concentrava 27,1% do volume total de vendas.

Isso significa que, além de existir número maior de agentes em atividade no mercado em questão, o volume de vendas estava melhor distribuído entre os *players* relativamente ao ano de 2014.

**Gráfico 20 - Concentração Mercado de Distribuição de Óleo Diesel (HHI) – 2014 a 2019**



Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: SIMP/ANP. Dados extraídos em 29/06/2020

Assim como nos mercados de distribuição de gasolina C, percebe-se que, dentre os mercados regionais, as Regiões Norte e Sudeste apareceram, respectivamente, como a primeira e segunda regiões mais concentradas do país no período.

Na primeira região, as condições logísticas dificultam a atuação competitiva das distribuidoras de menor porte. Estas, na maioria das vezes, não dispõem de instalações físicas importantes, tampouco de escala suficiente para diluir os custos logísticos, perdendo, assim, competitividade. Já na Região Sudeste, a maior concentração decorre, em tese, do grande interesse e esforço estratégico que as grandes distribuidoras demonstram na região, que é a maior demandante do produto no país, o que dificulta ainda mais a atuação, em termos competitivos, das distribuidoras de menor porte.

No que diz respeito às unidades da federação, apenas os estados de Mato Grosso, Goiás, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Paraná e Santa Catarina não apresentavam mercados altamente concentrados em 2019, se o parâmetro utilizado for o CR4<sup>92</sup>. Ao se utilizar o HHI, no entanto, os estados da Bahia e Paraíba passam a estar de fora da lista, e todos os outros estados podem ser considerados como altamente concentrados.

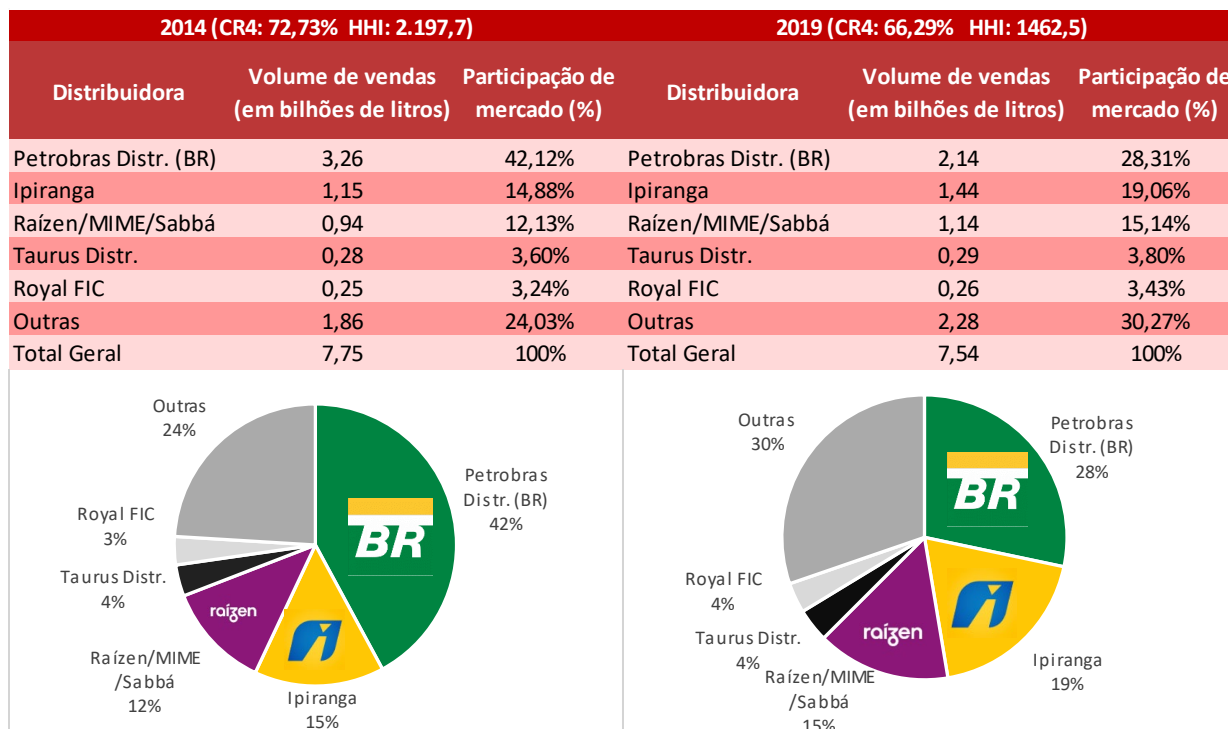
O fato de o mercado de diesel apresentar-se, de um modo geral, menos competitivo do que os mercados de distribuição de gasolina C e etanol hidratado reforça a tese de que a

<sup>92</sup> CR4 = 69,88% para Mato Grosso, CR4 = 63,04% para Goiás, CR4 = 67,63% para Paraíba, CR4 = 68,19% para Pernambuco, CR4 = 74,39% para Bahia, CR4 = 72,40% para Paraná e CR4 = 69,72% para a Santa Catarina.

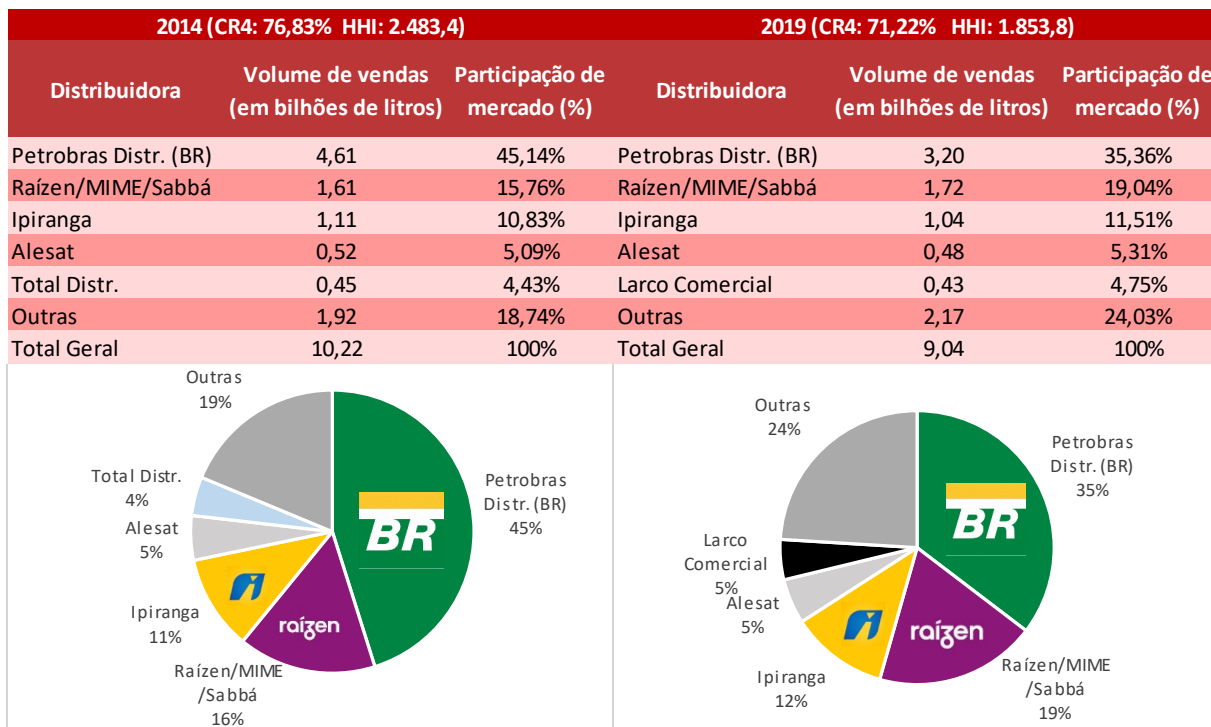
competitividade dos mercados está diretamente relacionada ao maior ou menor interesse das companhias distribuidoras de grande porte nos mesmos. Isso porque, como o diesel é o combustível mais comercializado dentre os combustíveis líquidos automotivos, presume-se dedicação maior das grandes empresas nesse mercado e, conseqüentemente, maiores participações.

Os Quadros 17 a 22 exibem as principais companhias distribuidoras que atuavam nas diversas regiões do país, com as respectivas participações no mercado de diesel automotivo, nos anos de 2014 e 2019.

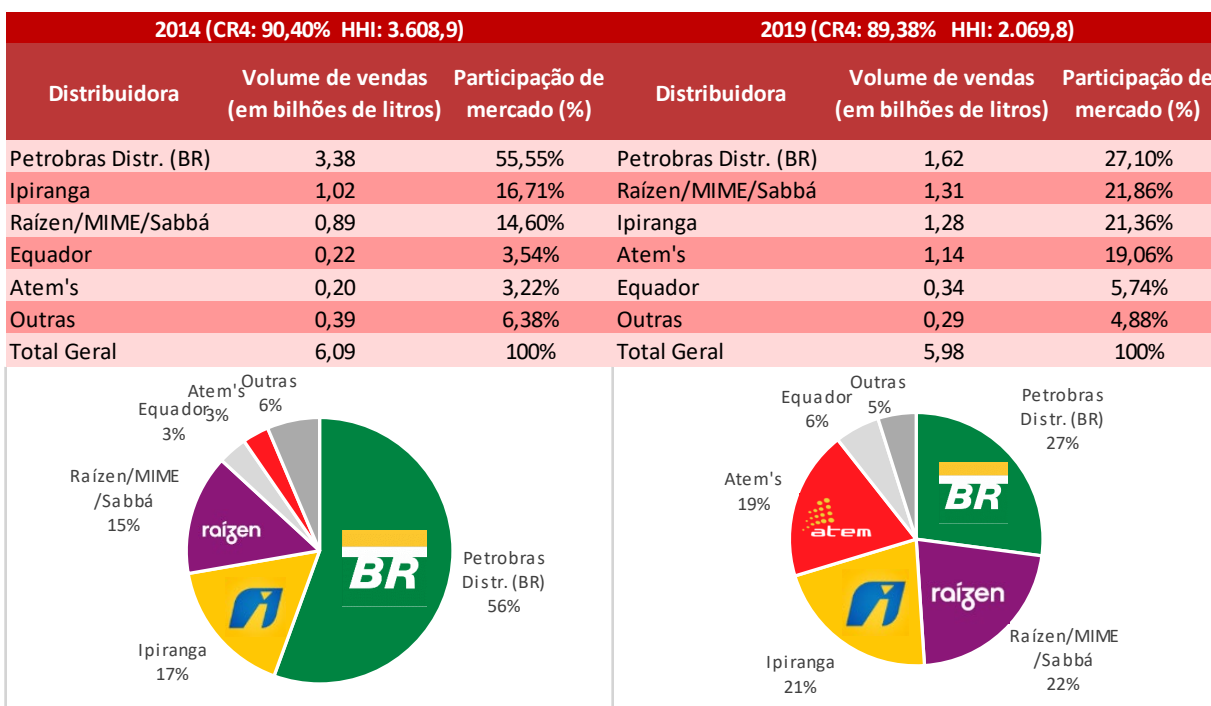
**Quadro 17 – Market Share das Distribuidoras na Região Centro-Oeste: 2014 e 2019**



**Quadro 18 – Market Share das Distribuidoras na Região Nordeste: 2014 e 2019**



**Quadro 19 – Market Share das Distribuidoras na Região Norte: 2014 e 2019**



**Quadro 20 – Market Share das Distribuidoras na Região Sudeste: 2014 e 2019**

2014 (CR4: 86,62% HHI: 2.396,9)			2019 (CR4: 79,97% HHI: 1.983,9)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Petrobras Distr. (BR)	8,51	34,44%	Petrobras Distr. (BR)	6,47	28,28%
Ipiranga	6,57	26,60%	Ipiranga	5,70	24,91%
Raízen/MIME/Sabbá	5,41	21,88%	Raízen/MIME/Sabbá	5,28	23,05%
Alesat	0,91	3,70%	Alesat	0,86	3,76%
Ciাপetro Distr.	0,44	1,78%	Ciাপetro Distr.	0,51	2,25%
Outras	2,86	11,59%	Outras	4,06	17,76%
<b>Total Geral</b>	<b>24,71</b>	<b>100%</b>	<b>Total Geral</b>	<b>22,89</b>	<b>100%</b>

**Quadro 21 – Market Share das Distribuidoras na Região Sul: 2014 e 2019**

2014 (CR4: 80,97% HHI: 2.163,2)			2019 (CR4: 75,31% HHI: 1.743,8)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Ipiranga	3,44	30,27%	Petrobras Distr. (BR)	3,15	26,63%
Petrobras Distr. (BR)	3,36	29,55%	Ipiranga	2,78	23,45%
Raízen/MIME/Sabbá	2,12	18,63%	Raízen/MIME/Sabbá	2,44	20,57%
Ciাপetro Distr.	0,29	2,52%	Rodoil Distr.	0,55	4,66%
Alesat	0,21	1,83%	Ciাপetro Distr.	0,33	2,79%
Outras	1,96	17,20%	Outras	2,59	21,90%
<b>Total Geral</b>	<b>11,38</b>	<b>100%</b>	<b>Total Geral</b>	<b>11,84</b>	<b>100%</b>

Quadro 22 – Market Share das Distribuidoras no Brasil: 2014 e 2019

2014 (CR4: 82,00% HHI: 2.319,4)			2019 (CR4: 74,05% HHI: 1.754,2)		
Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)	Distribuidora	Volume de vendas (em bilhões de litros)	Participação de mercado (%)
Petrobras Distr. (BR)	23,13	38,46%	Petrobras Distr. (BR)	16,58	28,94%
Ipiranga	13,30	22,11%	Raízen/MIME/Sabbá	12,60	22,00%
Raízen/MIME/Sabbá	10,97	18,24%	Ipiranga	11,51	20,09%
Alesat	1,93	3,20%	Alesat	1,74	3,03%
Ciapiro Distr.	0,91	1,51%	Atem's	1,28	2,24%
Outras	9,92	16,49%	Outras	13,58	23,70%
Total Geral	60,15	100%	Total Geral	57,30	100%

2014 Market Share Distribution:

- Petrobras Distr. (BR): 38%
- Ipiranga: 22%
- Raízen/MIME/Sabbá: 18%
- Outras: 17%
- Alesat: 3%
- Ciapiro Distr.: 2%

2019 Market Share Distribution:

- Petrobras Distr. (BR): 29%
- Raízen/MIME/Sabbá: 22%
- Ipiranga: 20%
- Outras: 24%
- Alesat: 3%
- Atem's: 2%

Os quadros demonstram que os mercados regionais de óleo diesel são os que apresentam maior concentração, ainda que seus números tenham se suavizado durante o decorrer do período analisado.

Mais uma vez, a concentração é maior nas Regiões Norte e Sudeste, onde, em 2019, em torno de 75% do volume de vendas esteve no controle das três grandes empresas distribuidoras de óleo diesel dessas regiões. Apenas a Petrobras Distribuidora, por exemplo, que passou por processo de desinvestimento e alienação do controle pela *holding* Petrobras, perdeu 28,6 p.p. de participação no mercado da Região Norte e 6,24 p.p. no da Região Sudeste, porém ainda domina, respectivamente, 27,10% e 28,28% destes mercados.

Com relação ao movimento de desconcentração registrado para o período, deve-se ressaltar que o crescimento das distribuidoras representadas pela rubrica “outras” configura o maior acréscimo de participação desses agentes entre os mercados nacionais dos combustíveis considerados para avaliação. Enquanto as pequenas distribuidoras ganharam 7,38 p.p. em suas participações de mercado em âmbito nacional, entre 2014 e 2019, no mercado de óleo diesel, essas distribuidoras cresceram 7,15 p.p. no caso do etanol hidratado e 6,83 p.p. no mercado nacional de gasolina C.

Nesse sentido, cabe enfatizar que algumas distribuidoras, que não as três principais do país, conseguiram se destacar, apresentando um desempenho expressivo em suas regiões de atuação. Na Região Centro-Oeste, por exemplo, sobressaíram-se as distribuidoras Royal FIC<sup>93</sup> e Taurus<sup>94</sup>, com mais de 3% de participação neste mercado cada uma. Na Região Norte, por sua vez, novamente se destacaram as distribuidoras Atem's e Sabbá (joint venture da Raízen), em

<sup>93</sup> Trata-se de uma distribuidora com 17 anos de mercado. Disponível em: <https://www.royalfic.com.br/>. Acesso em: 20/08/2019. Conforme o SIMP-Cadastro ANP, existem poucos revendedores que atuam com a bandeira da distribuidora, o que indica que grande parte do volume comercializado pela companhia é destinado a postos de bandeira branca.

<sup>94</sup> Fundada em 1996, com matriz em Dourados/MS e filial em Paulínia/SP. Disponível em: <http://www.tauruspetroleo.com.br/>. Acesso em 20/08/2019. De acordo com o sistema SIMP-Cadastro da ANP, a distribuidora possui uma rede de 115 postos revendedores de combustíveis na Região Centro-Oeste.



que se notabiliza o crescimento de 15,83% na participação de mercado da primeira, principalmente às custas do declínio da Petrobras na região durante o período. Atem's e Raízen/Sabbá, em conjunto, detinham 40,92% do *market share* da região em 2019.

Na Região Nordeste, houve destaque para a Larco Comercial, cuja participação de mercado foi de 4,75% em 2019, o que a configurou como a quinta maior força da região<sup>95</sup>. Já na Região Sul, com participação de mercado conjunta equivalente a 7,45%, apareceram, como quarta e quinta força da região, respectivamente, as distribuidoras Rodoil e Ciapetro Distribuidora.<sup>96</sup>

Sintetizando as informações acerca do volume de vendas ao longo do período analisado, o Quadro 23 demonstra a evolução do volume de combustíveis líquidos comercializados em cada região do país, por tipo de combustível, no período 2014 – 2019.

De acordo com o Quadro 23, a participação do volume de óleo diesel no volume total de combustível líquido automotivo comercializado para as diversas regiões do país variou com tendência de queda ao longo de todo o período considerado<sup>97</sup>.

Já o volume de etanol hidratado tendeu, em termos proporcionais, a ganhar espaço da gasolina C em todas as regiões do país. Em nível nacional, esse ganho foi equivalente a oito pontos percentuais<sup>98</sup> entre 2014 e 2019, ante uma diminuição de cinco pontos percentuais na demanda por gasolina C. Essa alteração pode ser explicada pela perda de competitividade da gasolina frente ao etanol<sup>99</sup>.

Destaca-se que as regiões Sudeste e Nordeste, ao longo do período analisado, foram as únicas cujas demandas de diesel automotivo foram inferiores a 50% do total de combustíveis líquidos vendidos. No caso específico da Região Sudeste, é possível depreender dos gráficos abaixo que esta foi a região que, em termos percentuais e relativamente as outras regiões, apresentou o maior consumo de etanol hidratado. Em 2019, o consumo de etanol hidratado da Região Sudeste chegou a ser maior do que o de gasolina C, um acontecimento inédito entre as regiões do país no período delimitado pelos anos de 2014 e 2019. Como citado anteriormente, tal configuração de mercado na região se deve ao fato de o estado de São Paulo ser o maior produtor nacional, barateando a logística de entrega do produto na região.

Na Região Norte, por sua vez, a parcela consumida de etanol hidratado no total das vendas de combustíveis líquidos à região foi pequena ao longo de todo o período, enquanto a demanda por diesel não caiu abaixo de 62% deste total.

<sup>95</sup> A Larco Comercial, fundada no ano 2000, foi “fruto da visão empreendedora do tradicional Grupo Evangelista, fundado em 1956, líder em transporte urbano e metropolitano na Bahia”. Disponível em: [larcopetroleo.com.br](http://larcopetroleo.com.br). Acesso em 10/07/2020. De acordo com o sistema SIMP-Cadastro da ANP, a distribuidora possui uma rede de 30 postos revendedores, localizados majoritariamente no estado da Bahia.

<sup>96</sup> A Rodoil Distribuidora foi fundada em 2006, em Caxias do Sul/RS. Em outubro de 2018 a Rodoil passou a estar no radar dos principais players do setor de energia do mundo, quando a Vitol ingressou no capital da companhia, passando a deter 50% da mesma. Atualmente a empresa conta com mais de 350 postos bandeirados. <https://www.rodOil.com.br/empresa> - Acesso em 23/08/2019.

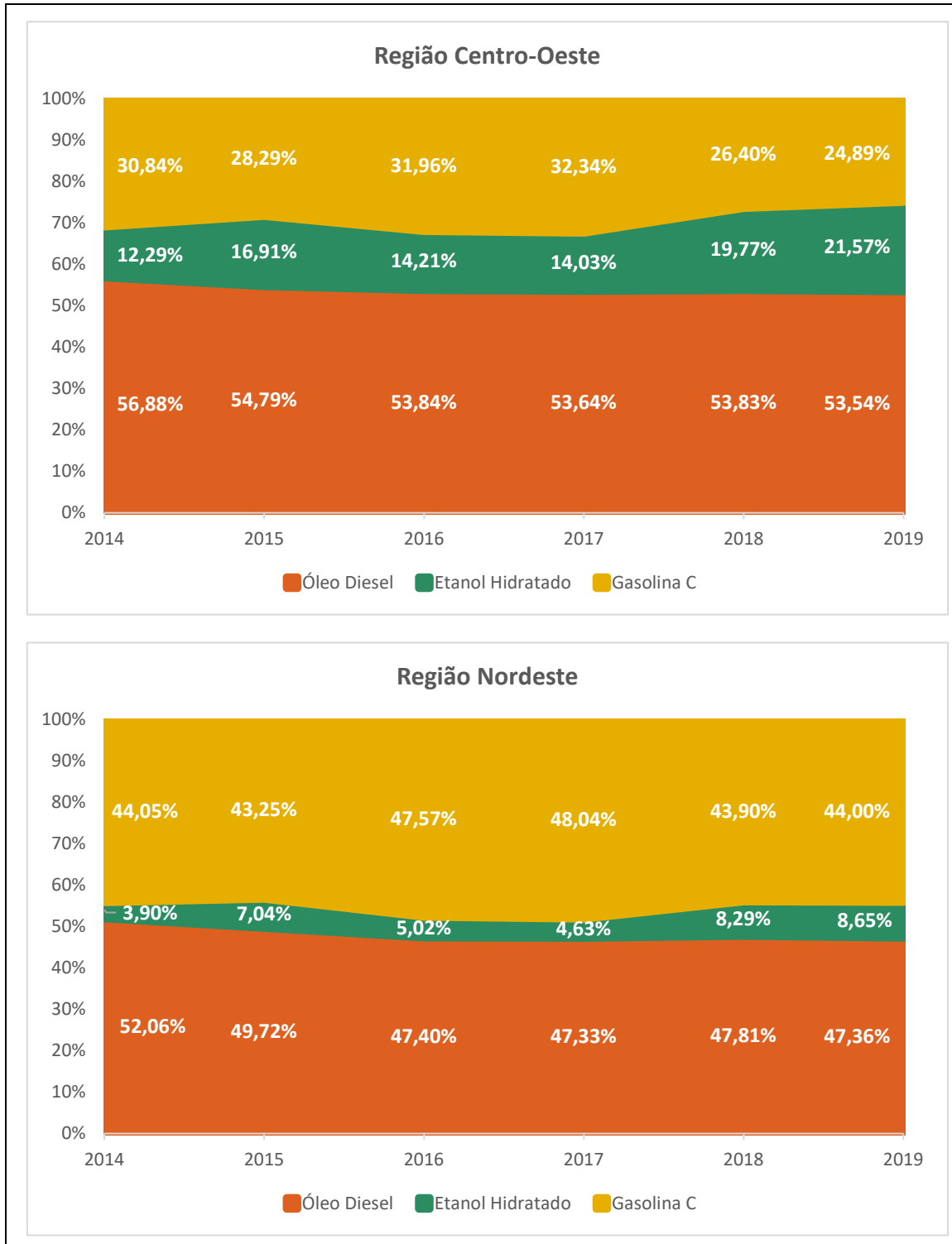
A Ciapetro Distribuidora, por sua vez, foi fundada em 1996 e sua matriz está localizada na cidade de Cianorte, noroeste do estado do Paraná. Disponível em <https://www.ciapetro.com.br/> - Acesso em 10/07/2020. Atualmente a empresa com mais de 100 postos bandeirados.

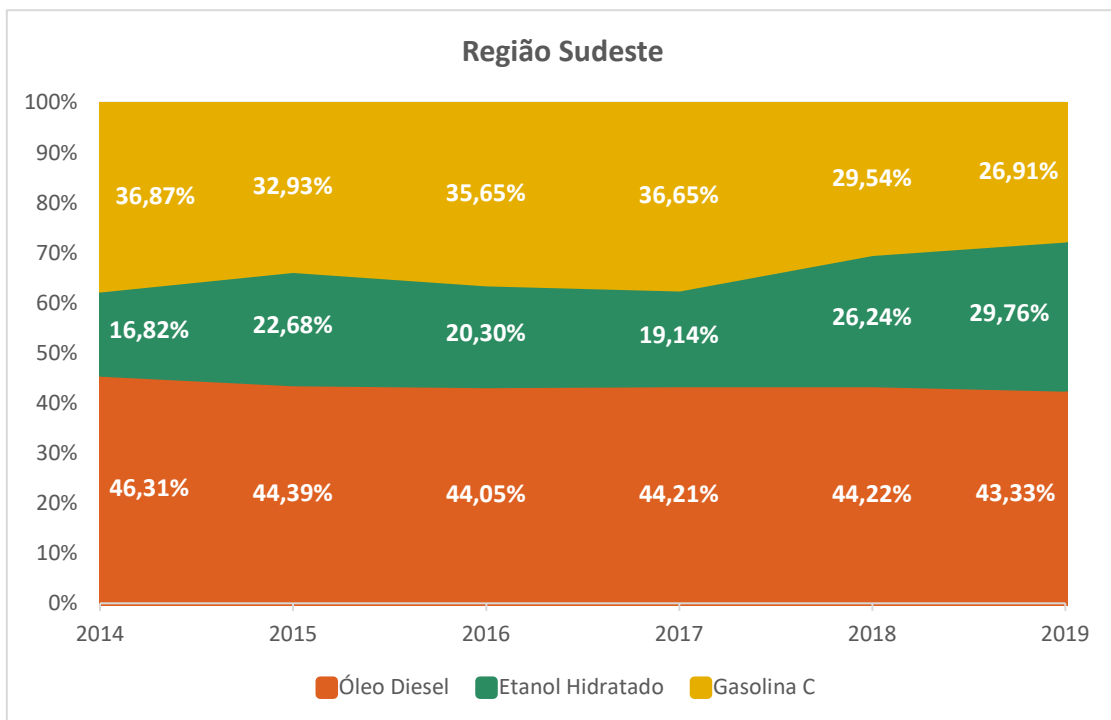
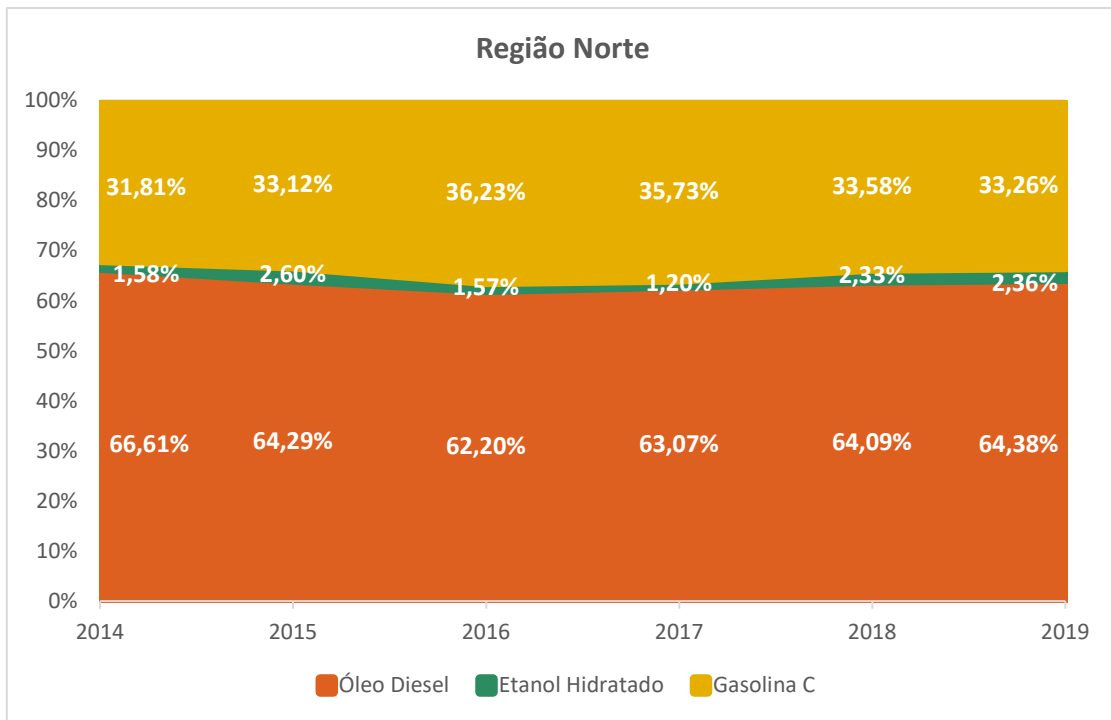
<sup>97</sup> As maiores variações foram verificadas nas Regiões Centro-Oeste e Nordeste. Na primeira, a participação do diesel no total de combustíveis líquidos vendidos teve um decréscimo de 3,34 pontos percentuais entre 2014 e 2019. Já na Região Nordeste, o decréscimo de participação do diesel foi de 4,70 pontos percentuais no mesmo período, passando de 52% em 2014 para 47,35% em 2019. Neste período, a Região Sul foi a única a crescer a participação do óleo diesel no total de combustíveis comercializados. A participação do combustível saiu de 52,06% em 2014 para 52,14% em 2019.

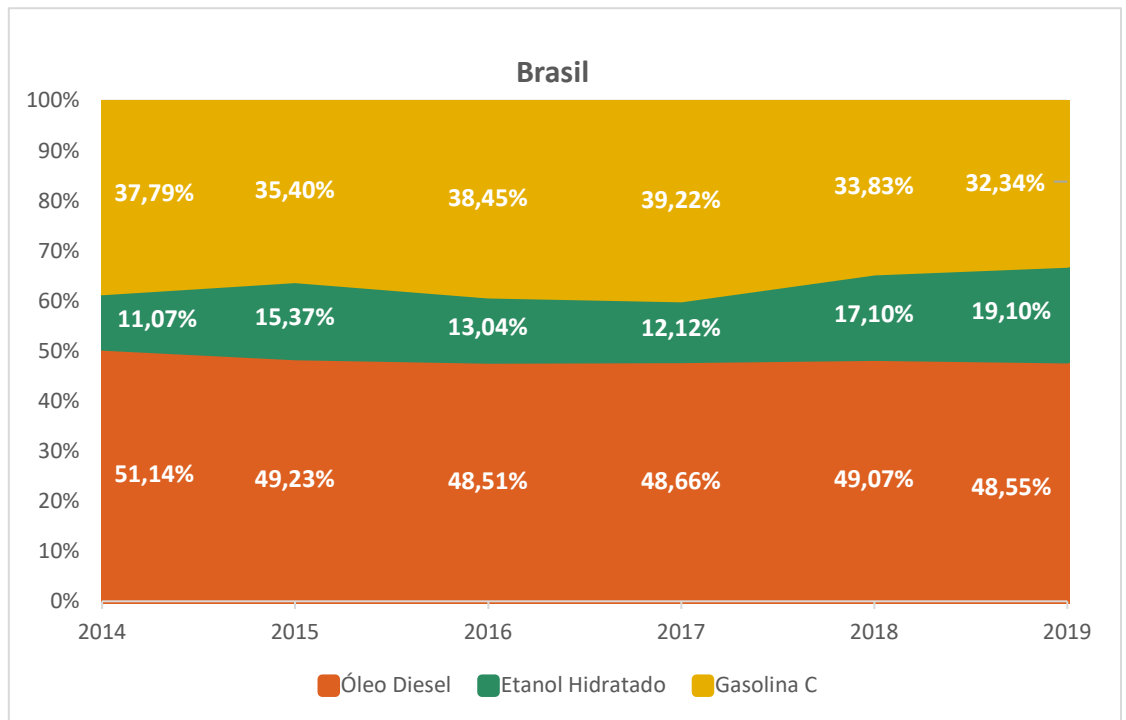
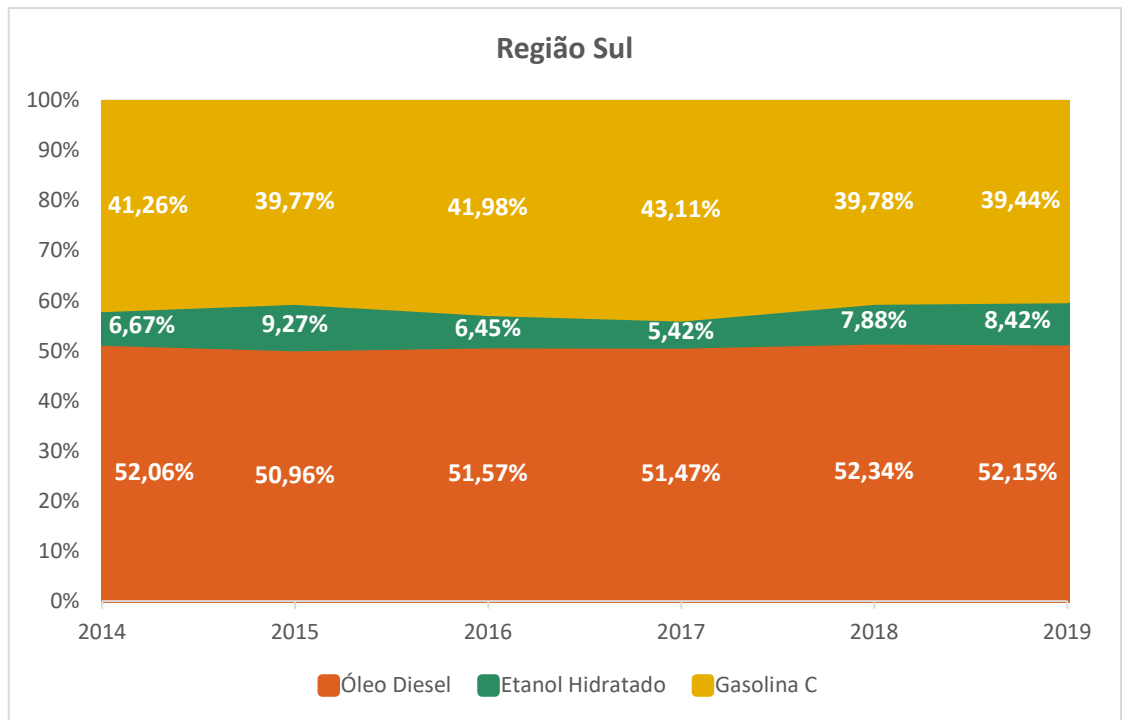
<sup>98</sup> Em 2014, o etanol hidratado representava 11% de todo combustível automotivo comercializado no Brasil, o equivalente a quase 13 bilhões de litros de um total de 117 bilhões de litros. Em 2019, o etanol hidratado passou a representar 19,10% (22,5 bilhões de litros) do total de combustíveis comercializados no país (118 bilhões de litros).

<sup>99</sup> Vale lembrar que, em consequência da diferença no poder calorífico, só há vantagem econômica para o consumidor abastecer seu veículo com etanol se o preço deste for inferior a 70% do preço da gasolina C. Este percentual é um indicativo médio, podendo variar conforme o veículo.

**Quadro 23 – Participação nas Vendas de Combustíveis Líquidos Automotivos – 2014 a 2019**







Elaboração Própria com dados ANP - Fonte: Anuário Estatístico ANP 2020

## 1.7 Considerações Finais

Ao longo do período analisado, compreendido entre os anos de 2014 a 2019, percebeu-se que houve ligeiro aumento da venda de combustíveis líquidos no país, apesar dos combustíveis derivados do petróleo terem apresentado um volume de vendas, em 2019, em patamar inferior ao comercializado no início do período de análise. Isso significa que o crescimento na demanda nacional por combustíveis líquidos automotivos foi garantido pelo notável desempenho comercial do etanol hidratado, cujo volume vendido cresceu 73,49%, saltando de 12,99 bilhões de litros vendidos pelos distribuidores em 2014 para 22,5 bilhões de litros em 2019.

O volume total de vendas de combustíveis líquidos, que era de 117,39 bilhões de litros em 2014, passou para um volume de 118 bilhões de litros em 2019, o que configura um crescimento de 0,53% entre os referidos anos. Dentre as grandes regiões brasileiras, objeto de estudo deste diagnóstico, destaca-se que a região a apresentar o maior crescimento na demanda por combustível foi a Região Sul, onde o volume de vendas cresceu de 21,8 bilhões de litros em 2014 para 22,7 bilhões de litros em 2019. A Região Nordeste, por outro lado, demonstrou o maior decréscimo no volume de vendas de combustíveis líquidos do país, com uma queda de 2,58% de sua demanda.

O decréscimo no consumo nacional de combustíveis derivados de petróleo entre 2014 e 2019 pode ser explicado, majoritariamente, pela crise econômica que o país atravessou, com efeitos mais severos entre os anos de 2014 e 2017<sup>100</sup>, acompanhando a retração no consumo das famílias e do investimento por parte das firmas. Por sua vez, o acréscimo no consumo nacional do biocombustível, especialmente entre os anos de 2017 e 2019, está relacionado, dentre outros fatores, aos preços favoráveis do etanol frente ao açúcar no mercado internacional no período, que impulsionou a oferta interna de etanol hidratado, e à ampliação da importação desse combustível a preços competitivos, principalmente de origem estadunidense, que contribuiu com o abastecimento interno de etanol anidro.

Como um dos desdobramentos da recessão brasileira registrada entre meados de 2014 e meados de 2017 sobre a comercialização de combustíveis líquidos no país, destaca-se a desaceleração da expansão da frota de veículos nacional e a redução na contratação de fretes rodoviários. A frota de veículos no período de 2014 a 2019, por exemplo, cresceu 20,86%, enquanto entre 2009 e 2014, antes da recessão, seu crescimento foi da ordem de 46,05%<sup>101</sup>. O menor incremento anual da frota nacional de automóveis limita a expansão da demanda por combustíveis automotivos. O histórico de registros vigentes no RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas), por sua vez, também demonstra um movimento de contração da demanda por combustível, uma vez que, para todas as categorias de transportes rodoviários remunerados de cargas (TAC, ETC e CTC), houve forte redução na quantidade de registros vigentes entre os anos de 2015 e 2017<sup>102</sup>.

Interessante notar que, do ano de 2017 em diante, quando a situação político-econômica brasileira passa a se estabilizar, gradativamente o volume de vendas de óleo diesel passou a apresentar maiores variações positivas anuais, salientando a correlação entre as vendas deste derivado e o desempenho da economia nacional. Entretanto, concomitantemente à recuperação do óleo diesel, as vendas de gasolina C desenharam um movimento contrário, de retração no

<sup>100</sup> De acordo com os dados do produto interno bruto nacional divulgados pelo IBGE, pode-se considerar que o país entra em estado de recessão técnica após o término do segundo trimestre de 2014. Apenas no primeiro semestre de 2017 o PIB registra o primeiro aumento, após oito quedas trimestrais seguidas. Fonte: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>

<sup>101</sup> No cálculo foram considerados todos os tipos de veículos. Fonte: Denatran. Dados disponíveis em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em 08/2019.

<sup>102</sup> Dados retirados em [http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos\\_old/Estatisticas.html](http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Estatisticas.html), em 08/2019. Somando-se os registros de todas as categorias, houve decréscimo de quase 30% na quantidade de transportadores rodoviários de cargas registrados tanto em 2016 quanto em 2017.

volume total comercializado pelas distribuidoras, em grande parte devido ao aumento do consumo de etanol hidratado, biocombustível que atua como substituto da gasolina C<sup>103</sup>.

Nesse sentido, entre 2017 e 2019, pode-se dizer que o declínio do consumo de gasolina C, apesar de fenômeno nacional, foi em grande parte influenciado pelo menor consumo do derivado de petróleo pela região Sudeste, a qual correspondeu, entre 2014 e 2019, por aproximadamente 40% da demanda por este combustível no país. Nesta região, entre 2017 e 2019, houve retração nas vendas do derivado da ordem de 23%, enquanto a retração média de todas as outras regiões do país foi de apenas 6,6%. Esse movimento se explica pelo elevado percentual de veículos *flex fuel* na frota nacional e pela tendência apresentada no período de instauração de maior competitividade do preço do etanol hidratado frente ao da gasolina comum. Na Região Sudeste, especificamente, pela maior proximidade dos centros produtores do biocombustível aos mercados consumidores, há a possibilidade de desenvolvimento de uma oferta mais competitiva de etanol hidratado, o que propulsiona sua atratividade.

Quanto aos aspectos concorrenciais esmiuçados, constatou-se que, em geral, o período de 2014 a 2019 foi caracterizado por decréscimo da concentração econômica nos mercados de distribuição analisados, para os diferentes tipos de combustíveis considerados (gasolina C, óleo diesel e etanol hidratado).

A despeito de ter havido redução dos índices CR4 e HHI em nível nacional, entre 2014 e 2019, para todos os combustíveis, destaca-se ainda que em algumas regiões houve crescimento dos indicadores de concentração. No caso da gasolina comum, houve crescimento tanto do CR4 quanto do HHI para a Região Norte; para o etanol hidratado, além de ter sido verificado crescimento do índice CR4 para a Região Norte, houve acréscimo de CR4 e HHI também para a Região Sul. Já para o mercado de distribuição de óleo diesel, entre 2014 e 2019 nenhuma região acresceu seus índices de concentração. Neste mercado, contudo, deve-se salientar que, desde 2017, a Região Norte vem elevando seu índice CR4, apesar de reduzir anualmente seu índice HHI.

Os motivos para estes movimentos são variados. A Região Norte, devido às maiores complexidades logísticas comparativamente às outras regiões brasileiras, tende a ser caracterizada por custos mais elevados aos distribuidores. Dessa forma, a escala de vendas, a posse de instalações estratégicas e o conhecimento das peculiaridades logísticas da região tornam-se variáveis competitivas decisivas nesse mercado. Tal fato favorece a atividade de poucas companhias distribuidoras.

Dessa maneira, como salientado nos quadros respectivos, o incremento nos índices CR4 nesta Região, tanto para a gasolina comum como para o etanol hidratado, são justificados, em grande medida, a partir da maior inserção no mercado distribuidor da região pela Raízen Distribuidora, a qual, na Região Norte, está expressivamente representada pela Petróleo Sabbá (*joint-venture* da Raízen). Para ambos os combustíveis, entre 2014 e 2019, o volume de vendas da Raízen/Sabbá atingiu o maior incremento percentual entre as quatro maiores distribuidoras da região. No caso da gasolina C, a Raízen acresceu sua participação de mercado em 4,15 pontos percentuais; para o etanol hidratado seu crescimento foi da ordem de 7,62 p.p.

A dinâmica comercial desta empresa também está relacionada ao acréscimo constatado na Região Sul de seus índices CR4 e HHI nas vendas de etanol hidratado. Se em 2014 a Raízen, representada nesta região majoritariamente pela Raízen MIME, respondia apenas por 14% do suprimento total do biocombustível, em 2019, com um volume de vendas quase 100% maior do que o apresentado cinco anos antes, a empresa era responsável por quase 22% do volume total comercializado pelas distribuidoras na região, o que configura um incremento de 7,43 p.p. entre os referidos anos.

Deve-se salientar que, no caso do etanol hidratado, foi verificado um crescimento substancial da participação de mercado desta empresa em nível nacional. As distribuidoras

---

<sup>103</sup> No Brasil, entre 2017 e 2019, o volume comercializado de gasolina C diminuiu 5,98 pontos percentuais enquanto o consumo de etanol hidratado cresceu 8,90 p.p. No caso do óleo diesel, foi registrado crescimento da ordem de 2,53 pontos percentuais.

Raízen, Raízen MIME e Sabbá, aglutinadas sob a rubrica Raízen/MIME/Sabbá para efeito de estudo de mercado, haviam vendido no país, em 2014, 2,46 bilhões de litros de etanol hidratado, ocupando a terceira posição no ranqueamento nacional; em 2019, cinco anos depois, a empresa era líder de mercado na distribuição do biocombustível, comercializando um volume quase 81% maior, de 4,45 bilhões de litros.

Ainda a respeito dos indicadores concorrenciais, cabe destaque o desempenho verificado na Região Sudeste para a venda da gasolina C. Essa região está historicamente associada aos mais elevados índices de concentração do país para este combustível, pois, devido ao maior consumo do derivado, há maior interesse em manutenção de fatias de mercado por parte das companhias distribuidoras. Todavia, entre 2014 e 2019, a região apresentou contínuo processo de desconcentração.

Este fato pode estar relacionado à retração da demanda pelo derivado ao longo do período analisado, o que, por sua vez, diminuiria o ímpeto das grandes distribuidoras em reter suas participações de mercado. De fato, foi constatado que, para o mercado de gasolina comum, a Região Sudeste apresentou o maior incremento no *market share* dos agentes de menor escala, aglutinados sob a rubrica “outras”.

Percebe-se, então, que questões relacionadas à escala e à atratividade exercida por determinado mercado sobre as grandes distribuidoras desempenham papéis importantes no grau de concentração dos mercados. Esse último ponto explica, em parte, porque o mercado de óleo diesel é o mais concentrado dentre os combustíveis líquidos automotivos comercializados no país, já que esse combustível é o mais demandado, seja em nível regional ou nacional.

Ainda assim, algumas empresas conseguiram se destacar a nível regional, como é o caso das companhias Atem's e Equador na Região Norte (para todos os tipos de combustível), Royal Fic e Taurus, na Região Centro-Oeste, (nos mercados de óleo diesel e gasolina C) e a Rodoil e a Ciapetro na Região Sul (também para o mercado de óleo diesel e de gasolina C).

Quanto às principais companhias distribuidoras do mercado, no período analisado, houve fortalecimento principalmente da Raízen Distribuidora, em quase todas as regiões do país, independentemente do combustível comercializado, grande queda da Petrobras e leve declínio da Ipiranga. Essas três empresas, em 2019, detinham, em âmbito nacional, 71,03% do mercado de óleo diesel, 53,52% do mercado de etanol hidratado e 63,25% do mercado de gasolina C.

Ademais, observou-se como o avanço significativo na participação de mercado das distribuidoras regionais entre 2014 e 2019 foi um movimento em grande medida relacionado ao processo de desinvestimento da Petrobras na distribuição de combustíveis, que culminou, em 2019, com a privatização do controle da BR distribuidora. Considerando todos os combustíveis, a dinâmica competitiva evidencia um crescimento médio de aproximadamente 7 pontos percentuais na participação das distribuidoras menores, enquanto registra um decréscimo médio de 6 p.p. na participação de mercado da BR Distribuidora.

De acordo com os dados levantados, portanto, o mercado de distribuição registrou importante processo de desconcentração entre os anos de 2014 e 2019, em oposição ao movimento identificado de 2009 para 2013, quando os índices cresciam para todos os combustíveis.

Vale lembrar que o país apresentou índices HHI de 1.754,2, 1.049,2 e 1.386,9 para óleo diesel, etanol hidratado e gasolina, respectivamente, enquanto, para o CR4, de 74,05%, 59,39% e 67,45%, na mesma ordem. Dessa forma, de acordo com os indicadores considerados, pode-se dizer que o mercado de combustíveis no país apresenta-se próximo de um estado de baixa concentração, definido, de acordo com a metodologia empregada, pelos limites de 50% e 1000, na ótica do CR4 e do HHI, respectivamente, principalmente para os casos dos mercados de distribuição de etanol hidratado e gasolina comum, estando um pouco mais distante deste objetivo para o mercado de distribuição de óleo diesel automotivo.

CAPÍTULO 2

O SEGMENTO DE  
**REVENDA**  
**DE COMBUSTÍVEIS**  
**AUTOMOTIVOS**  
NO BRASIL



## 2. O SEGMENTO DE REVENDA DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS NO BRASIL

A revenda de combustíveis é uma atividade de utilidade pública, regulamentada pela Lei nº 9.478/97, exercida por pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras que tiver, em caráter permanente, registro de revendedor varejista expedido pela ANP e dispuser de posto revendedor com tancagem para armazenamento e equipamento medidor de combustíveis automotivos.

Segundo a Resolução ANP nº 41, de 5/11/2013, que, ao substituir e revogar a Portaria ANP nº 116, de 5 de julho de 2000, e a Portaria ANP nº 32, de 6 de março de 2001, passou a ser considerada o principal marco regulatório da atividade, “a atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos, (...), compreende: I - a aquisição e o armazenamento de combustíveis automotivos a granel, (...); II - a aquisição, o recebimento, a compressão, a comercialização no próprio estabelecimento e a comercialização a varejo, no caso de GNV; III - a comercialização a varejo, em seu estabelecimento, de combustíveis automotivos no tanque de consumo dos veículos automotores terrestres, das embarcações marítimas, lacustres e fluviais (...); e/ou IV - o controle da qualidade dos combustíveis automotivos (...)”.

Após a aglutinação da regulamentação da atividade de revenda varejista na resolução supracitada, seguiu-se a promoção de alterações pontuais na regulação do segmento, conforme as necessidades passaram a sugerir-las. Nesse sentido, a revenda varejista de combustíveis automotivos, no período de cinco anos delimitado entre 2014 e 2019, em quatro ocasiões passou por modificações regulatórias que afetaram seu exercício, as quais estão descritas, segundo ano de publicação, no quadro a seguir:

**Quadro 1 – Atualizações e aperfeiçoamentos do arcabouço legal referente a atividade revendedora entre 2014 e 2019**

Número	Objetivo	Ano
RANP nº 44	Atualizar a identificação visual da ANP nos adesivos a serem afixados nas bombas abastecedoras de revendedores varejistas de combustíveis	2014
RANP nº 57	Promover diversas alterações nos principais normativos relacionados com a atividade de revenda.	2014
RANP nº 4	Altera a Resolução ANP nº 58 de 2014, que estabelece os requisitos necessários à autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos e a sua regulamentação.	2015
RANP nº 688	Estabelece os casos em que os agentes econômicos poderão adotar medidas reparadoras de forma a ajustar sua conduta ao disposto na legislação aplicável e evitar a aplicação das penalidades.	2017
Portaria Inmetro nº 486	Institui caráter orientador para algumas irregularidades identificadas nas bombas de combustíveis, com notificação pelos órgãos fiscalizadores, ao invés de autuação direta	2018

Fonte: Elaboração Própria com dados ANP - Anuário Estatístico ANP (2015-2020) – e Inmetro

Como se pode depreender do quadro acima, a atualização regulatória do período debruçou-se sobre diferentes temáticas, desde aspectos sancionadores, na Resolução ANP nº 688, de 05/07/2018, na Portaria Inmetro nº 486<sup>104</sup>, de 16/10/2018 e na Resolução ANP nº 57, de 17/10/2014, passando por modificações nas informações visuais do regulador, como na

<sup>104</sup> Tanto a Portaria Inmetro nº 486/2018 quanto a RANP nº 688/2017 instituem um caráter educacional para determinadas infrações consideradas leves, sem prejuízo ao consumidor.

Resolução ANP nº 44, de 20/08/2014, até alterações na exibição da marca comercial do revendedor, como na Resolução ANP nº 4, de 15/01/2015.

Além disso, destaca-se que o período foi marcado por diferentes discussões no âmbito regulatório com potenciais transbordamentos ao setor varejista, como por exemplo a abertura, em 2018, de duas Tomadas Públicas de Contribuições que propunham alterações na regulação da verticalização da cadeia de distribuição de combustíveis e da fidelidade à bandeira<sup>105</sup>.

Nas próximas seções, serão indicados a evolução da estrutura do segmento de revenda de combustíveis líquidos e o perfil dos postos revendedores a partir da marca comercial exibida (postos bandeirados) e dos postos bandeira branca. Os demais elementos de análise ressaltarão as características socioeconômicas da atividade de revenda de combustíveis e a distribuição do número de postos revendedores por faixa de população nos municípios do Brasil.

## 2.1 Postos bandeirados e postos bandeira branca

Segundo o artigo 25 da Resolução ANP nº 41, de 05/11/2013, “o revendedor varejista de combustíveis automotivos deverá informar ao consumidor, de forma clara e ostensiva, a origem do combustível automotivo comercializado”, possuindo a opção de exibir ou não a marca comercial do distribuidor fornecedor de combustíveis.

Assim, conforme o § 2º deste artigo, caso o revendedor opte por exibir a marca comercial de um distribuidor, deverá:

*“I - exibir a marca comercial do distribuidor, no mínimo, na testeira, no totem, no painel de preço e no quadro de aviso do posto revendedor de forma destacada, visível à distância, de dia e de noite, e de fácil identificação ao consumidor; e II - adquirir, armazenar e comercializar somente combustível automotivo fornecido pelo distribuidor do qual exiba a marca comercial.”.*

Tal revendedor denomina-se, comumente, “posto bandeirado”, e comercializa somente combustíveis fornecidos pelo distribuidor detentor da marca comercial exibida aos consumidores.

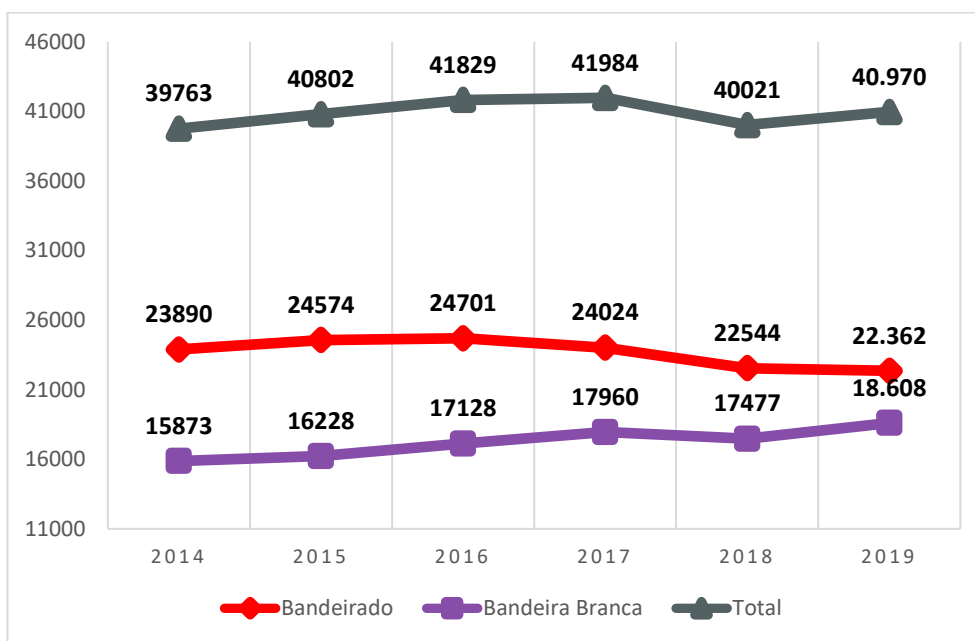
Caso contrário, conforme o § 3º do artigo 25, o revendedor varejista:

*“I - não poderá exibir marca comercial de distribuidor em suas instalações, devendo retirar a(s) logomarca(s) e a identificação visual com a combinação de cores que caracterizam distribuidor autorizado pela ANP; II - não poderá exibir qualquer identificação visual que possa confundir ou induzir a erro o consumidor quanto à marca comercial de distribuidor; e III - deverá identificar, de forma destacada e de fácil visualização, em cada bomba medidora para combustíveis líquidos, o CNPJ, a razão social ou o nome fantasia do distribuidor fornecedor do respectivo combustível automotivo.”.*

Assim, os revendedores que optam por não exibir marca comercial de nenhuma distribuidora são comumente denominados postos “bandeira branca”.

Com o objetivo de avaliar a evolução da presença de postos com bandeira e postos bandeira branca no país, foi elaborado o Gráfico 1. O número de postos revendedores autorizados pela ANP, nos últimos seis anos, vem crescendo no Brasil, ainda que lentamente. Em 2014, havia 39.763 postos autorizados; em 2019, 40.970. Tal aumento representou um incremento de 3% nesses cinco anos.

<sup>105</sup> Mais informações disponíveis em: <http://www.anp.gov.br/consultas-audiencias-publicas/370-tomada-publica-de-contribuicoes/4776-tomada-publica-de-contribuicoes-n-3-2018-verticalizacao-da-cadeia-de-distribuicao-de-combustiveis> e <http://www.anp.gov.br/consultas-audiencias-publicas/370-tomada-publica-de-contribuicoes/4777-tomada-publica-de-contribuicoes-n-4-2018-fidelidade-a-bandeira>

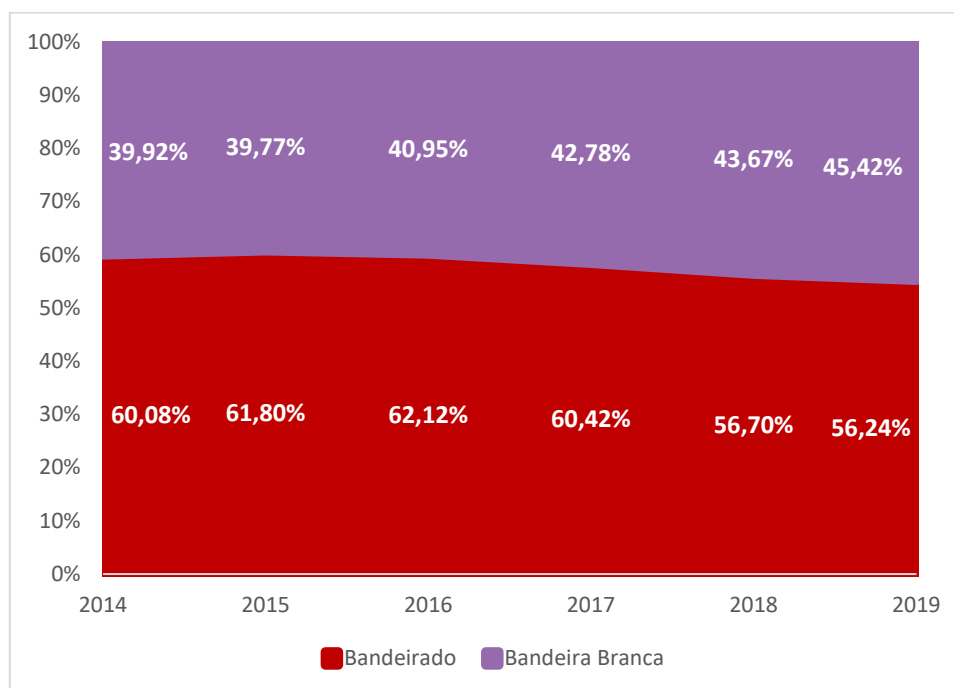
**Gráfico 1 – Evolução do número de postos no Brasil entre 2014 e 2019**

Fonte: Elaboração Própria com dados ANP - Anuário Estatístico ANP (2015-2020)

Apesar da tendência de crescimento observada nesse período, observa-se entre 2017 e 2018 uma redução de 1.963 postos revendedores autorizados no país, o equivalente a 4,68% do quantitativo nacional. Este movimento deveu-se à revogação de aproximadamente 2.500 postos, após a apuração de que não se encontravam em funcionamento.

A partir da análise do Gráfico 1 também se pode perceber que, entre 2015 e 2017, há um aumento relevante na proporção de postos bandeira branca. Nesse período, a quantidade de postos bandeira branca apresentou um crescimento anual médio de 5,20%, enquanto os postos bandeirados registraram redução de 1,11%.

O Gráfico 2 exemplifica tal processo, indicando o aumento de participação dos postos bandeira branca no quantitativo total de postos do país, partindo da ordem de 40%, observada tanto em 2014 quanto 2015, para 45%, em 2019.

**Gráfico 2 – Evolução da quantidade de postos bandeira branca e postos vinculados a distribuidores (bandeirados)**

Fonte: Elaboração Própria com dados ANP - Anuário Estatístico ANP (2015-2020)

O período de 2014 a 2019, caracterizado, em âmbito nacional, majoritariamente por crises políticas e recessão econômica, representou, para o Brasil, um crescimento médio do PIB de aproximadamente -0,7% ao longo de seus cinco anos.<sup>106</sup> Os piores desempenhos da economia brasileira foram verificados nos anos de 2015 e 2016, quando as quedas percentuais anuais do produto interno bruto nacional foram de, respectivamente, 3,5% e 3,3%.

Este período de recessão da atividade econômica pode ter influenciado as estratégias dos revendedores para assegurarem suas parcelas de mercado, tornando, em geral, mais atraente a procura por contratos de fornecimento mais flexíveis e de menor duração, que valorizassem acordos comerciais com maior competitividade no preço dos combustíveis. Os contratos particulares celebrados entre distribuidores e revendedores que estabelecem, de um lado, a exclusividade de compra e, de outro, o direito de uso da marca, usualmente incluem metas de vendas para os postos e penalidades em caso de descumprimento.

O movimento observado desde 2015, portanto, de evolução da quantidade de postos bandeira branca pode ser, em parte, explicado justamente pela própria crise econômica, que teria afetado menos as vendas dos estabelecimentos com preços mais competitivos, arrefecendo o processo de “embandeiramento” dos postos de combustíveis.

Também se devem salientar os possíveis efeitos da alteração da política de precificação de combustíveis líquidos da Petrobras, em meados de 2017. Com reajustes mais constantes e devido à existência de assimetria de transmissão de preços de combustíveis – o que significa que, em média, as variações de preços dos produtores não são transmitidas de imediato e na mesma magnitude ao longo da cadeia<sup>107</sup> –, o revendedor bandeira branca, por poder selecionar

<sup>106</sup> Disponível em IBGE – Sistema de Contas Nacionais Trimestrais - <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9300-contas-nacionais-trimestrais.html?=&t=destaques#evolucao-taxa>

<sup>107</sup> A estrutura de formação dos preços dos combustíveis automotivos está disponível em <http://www.anp.gov.br/precos-e-defesa-da-concorrancia/precos/composicao-e-estruturas-de-formacao-dos-precos>.

Com relação a assimetria na transmissão de preços (ATP), a ANP, por meio de Superintendência de Defesa da

seus fornecedores principalmente a partir da competitividade de seu preço no mercado, está em posição de transmitir preços mais módicos aos consumidores com maior rapidez, garantindo sua clientela num momento de predominância de dúvidas e incerteza.

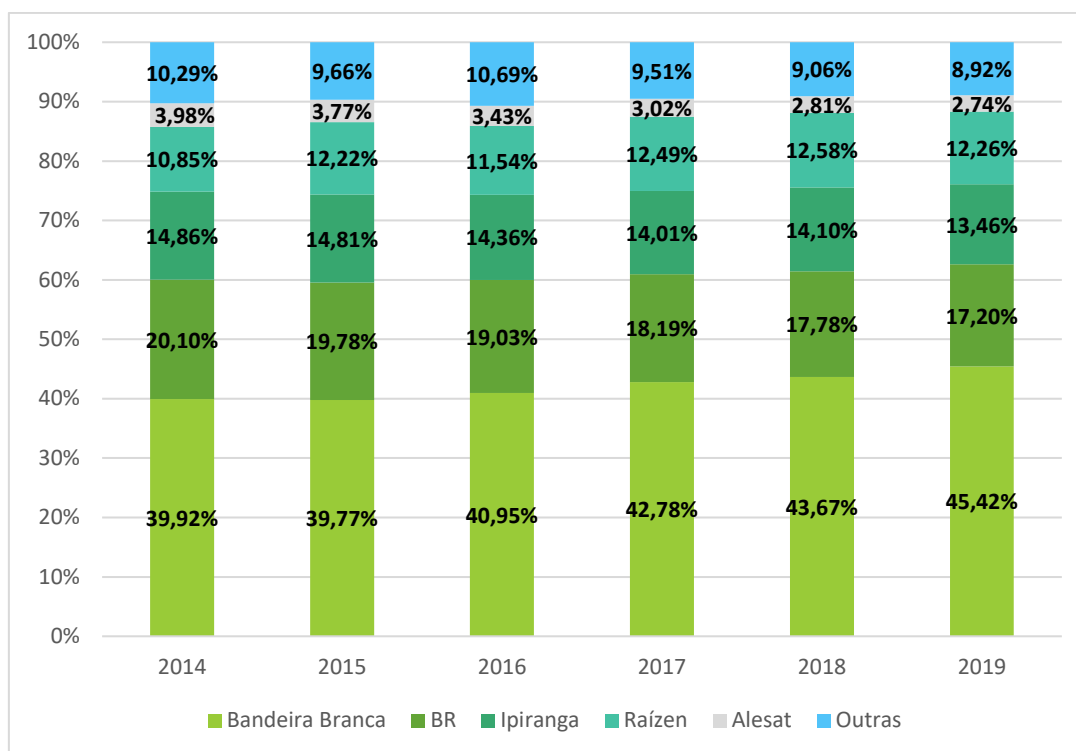
Além disso, foi verificado que a revenda varejista de postos bandeira branca tendeu a crescer à medida que se intensificava o processo de desinvestimentos da Petrobras, que incluiu sua subsidiária BR Distribuidora. O plano de desinvestimento da Petrobras, elaborado entre 2015 e 2016, fazia parte do planejamento financeiro da empresa, visando reduzir a alavancagem, preservação do caixa e concentração nos investimentos prioritários da companhia.

De 2014 a 2019, por exemplo, detectou-se que os postos BR reduziram seu quantitativo total em operação em quase 12%, decrescendo o número de postos sob sua bandeira de 7.993 para 7.045, enquanto os postos bandeira branca demonstraram crescimento de 17% em sua quantidade total, saindo de 15.873, em 2014, para 18.608, em 2019.

O número de postos ostentando a bandeira Ipiranga também sofreu redução, de 6,62%, mas a maior queda dentre as grandes distribuidoras, foi da Alesat, cujo número de postos reduziu-se em 29% ao longo dos cinco anos analisados.

O Gráfico 3 mostra a evolução, em termos percentuais, da proporção dos postos bandeira branca e dos postos com bandeiras das principais distribuidoras.

**Gráfico 3 – Proporção de postos por bandeira no quantitativo nacional de postos autorizados – 2014 a 2019**



Fonte: Elaboração Própria com dados ANP - Anuário Estatístico ANP (2015-2020)

Concorrência, Estudos e Regulação Econômica, elaborou duas notas técnicas à respeito desse assunto (Nota Técnica nº 22/2020 e Nota Técnica nº 006/2019). Nelas, é destacado que os reajustes praticados pelos produtores de derivados de petróleo são acompanhados pelos distribuidores em intensidades diferentes e com certa defasagem temporal. Disponíveis em <http://www.anp.gov.br/notas-tecnicas>

Como já adiantado, entre os anos de 2014 e 2019, observa-se certo declínio na participação dos postos revendedores que exibem a marca comercial das distribuidoras BR e Ipiranga.

Enquanto a distribuidora anteriormente controlada pela Petrobras apresentou queda em sua proporção de postos bandeirados da ordem de 2,91 p.p., a Ipiranga demonstrou uma menor variação negativa, de 1,39 ponto percentual, no mesmo período. Quanto à terceira marca comercial do país com maior número de vendas vinculadas, a Shell (operada pela *joint venture* Raízen), o intervalo analisado indicou crescimento da proporção de seus postos bandeirados, registrando uma elevação de 1,41 p.p.. A Raízen, deve-se salientar, foi a única dentre as quatro grandes distribuidoras que apresentou crescimento em seu quantitativo total de postos bandeirados, saindo de 4.315, em 2014, para 5.022, em 2019, configurando um incremento de 16,4%.

Também vale citar o decréscimo da proporção de postos com bandeiras vinculadas a distribuidoras de menor porte, representadas no gráfico pela legenda “Outras”, de 10,29% em 2014 para 8,92% em 2019.

Apesar do movimento supracitado, a participação conjunta das bandeiras BR, Ipiranga e Raízen, por sua vez, correspondia a 43% do total dos postos de venda existentes no Brasil em 2019.

Em geral, as maiores distribuidoras optam por estar vinculadas a postos bem localizados, avaliando o custo-benefício, considerando aspectos referentes ao volume de tráfego, elasticidade de demanda, número e característica dos postos concorrentes e possibilidade de ampliar a diversificação de serviços agregados.

De acordo com a Tabela 1, as principais bandeiras que operavam em nível nacional, em 2019, foram BR, Ipiranga, Raízen e Alesat, cada uma com proporções de 17,20%, 13,46%, 12,26% e 2,74%, respectivamente, ao passo que 45,42% dos postos revendedores são bandeiras brancas (Gráfico 3).

**Tabela 1 – Quantidade de postos revendedores por distribuidora e por região em 2019**

Região	Total	BR	Ipiranga	Raízen	Alesat	Bandeira Branca	Outras
Centro-Oeste	3.677	687	347	320	73	1.806	444
Nordeste	10.499	1.745	658	917	377	5.624	1.178
Norte	3.261	544	461	344	38	1.369	505
Sudeste	15.661	2.858	2.302	2.460	524	7.070	447
Sul	7.872	1.211	1.748	981	112	2.739	1.081
<b>Brasil</b>	<b>40.970</b>	<b>7.045</b>	<b>5.516</b>	<b>5.022</b>	<b>1.124</b>	<b>18.608</b>	<b>3.655</b>

\* Incluem postos vinculados a 73 bandeiras

Fonte: Elaboração Própria com dados ANP - Anuário Estatístico ANP 2020

A região Sudeste é a que concentra o maior número de postos, 15.661. Nessa região, em 2019, as principais bandeiras foram BR, Raízen, Ipiranga e Alesat, cada uma com proporções de respectivas de 18,25%, 15,71%, 14,70% e 3,35%. Os postos bandeira branca representaram 45,14% desse total. Em seguida, está a região Nordeste, com 10.499 postos revendedores em 2019, dos quais as principais bandeiras foram BR (16,62%), Raízen (8,73%), Ipiranga (6,27%) e Alesat (3,59%). Além de 53,57% de postos bandeira branca.

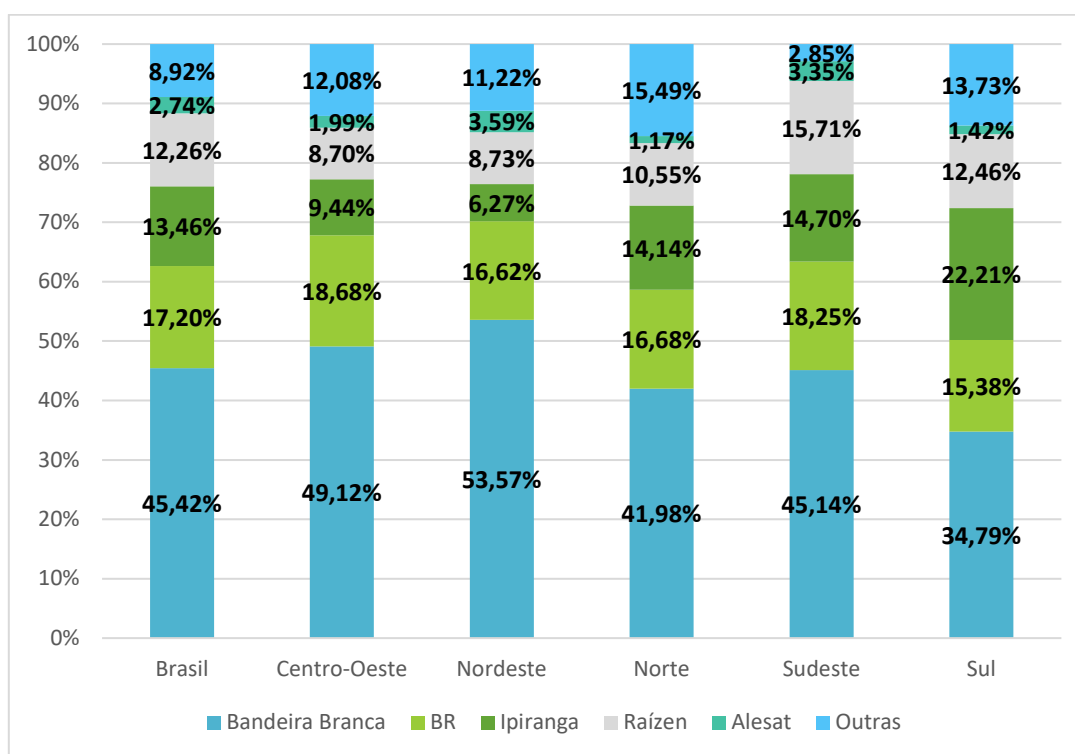
Na região Sul, dos 7.872 postos revendedores, 22,21% estavam vinculados à marca Ipiranga, 15,38% à BR, 12,46% à Raízen e 1,42% à Alesat em 2019. Os postos bandeira branca representaram 34,79% desse total. Constata-se que a região Sul, além de apresentar a mais baixa proporção de postos bandeira branca em comparação com as demais regiões, demonstra uma expressiva participação de postos revendedores vinculados à distribuidora Ipiranga, que é a

líder da região, o que pode ser atribuído à influência historicamente exercida pela marca originária do Rio Grande do Sul.

A região Centro-Oeste possuía 3.677 postos revendedores em 2019. Nela, as bandeiras das quatro maiores distribuidoras (BR, Ipiranga, Raízen e Alesat) representavam, respectivamente, de 18,68%, 9,44%, 8,70% e 1,99%. Os postos bandeira branca foram 49,12% do total.

Por sua vez, dos 3.261 postos revendedores da região Norte, 16,68% exibiam a bandeira da BR, 14,14% da Ipiranga, 10,55% da Raízen e 1,17% da Alesat em 2019. Ao se comparar com as demais regiões do país, essa região apresenta a maior proporção de postos revendedores vinculados às distribuidoras de menor porte, 15,49%, dentre as quais se destacam Sabbá (com 266 postos revendedores), Atem's (com 204) e Equador (com 183 postos)<sup>108</sup>.

**Gráfico 4 - Proporção de acordo com a quantidade de postos revendedores em 2019**



Fonte: Elaboração Própria com dados ANP - Anuário Estatístico 2020

As informações obtidas sugerem que as grandes distribuidoras têm como estratégia priorizarem o vínculo com postos revendedores nas regiões Sul e Sudeste, afinal, nestes dois mercados, as quatro grandes distribuidoras detêm, em conjunto, respectivamente, 52% e 51,47% da quantidade de postos revendedores autorizados. Isso pode ser explicado pelo fato das mesmas concentrarem suas atividades nas regiões mais desenvolvidas e com maior PIB *per capita*<sup>109</sup>.

<sup>108</sup> Dados extraídos em 15/07/2020. Disponível em <https://postos.anp.gov.br/consulta.asp>

<sup>109</sup> De acordo com dados do IBGE, a região com maior PIB per capita do Brasil, em 2016, foi a Região Centro-Oeste. Essa estatística, todavia, é bastante enviesada pela influência que os dados do Distrito Federal exercem sobre a região como um todo, uma vez que esta localidade apresenta o maior PIB per capita do país. Afora o distrito federal, as regiões Sudeste e Sul detêm os mais elevados índices de PIB per capita do Brasil, com, respectivamente, R\$ 38.584,63 e R\$ 36.242,40. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/23038-contas-regionais-2016-entre-as-27-unidades-da-federacao-somente-roraima-teve-crescimento-do-pib>. Acesso em 26/08/2019

Adicionalmente, a presença mais elevada de postos bandeira branca nas regiões Centro-Oeste e Nordeste poderia ser explicada pela relação custo-benefício desfavorável do ponto de vista da distribuidora em relação à fidelização de postos revendedores nessas regiões, o que implica custos associados a equipamentos, treinamento de pessoal, entre outros.

Além disso, as distribuidoras, também a partir de análises de rentabilidade, optam por estar vinculadas a um número menor de postos que possuam volume médio de vendas mais elevado.

## **2.2 Características socioeconômicas da atividade de revenda de combustíveis**

No Brasil, em 2019, os postos revendedores receberam cerca de 99% da gasolina C e do etanol hidratado ofertado pelos distribuidores<sup>110</sup>.

Como regra, os postos revendedores atendem o consumidor de menor porte e menor poder de barganha, abrangendo a demanda mais pulverizada de combustíveis automotivos. Em algumas situações específicas, os postos realizam vendas com faturamento mensal para consumidores que detêm frota de veículos. A existência e a distribuição espacial (cobertura geográfica) de postos revendedores influenciam diretamente o bem-estar econômico desses consumidores, em especial, no que diz respeito ao preço, oferta e qualidade do consumo de combustíveis.

A Tabela 3 mostra alguns dados socioeconômicos segmentados por região do país. A partir dela, observa-se que a região Norte detém a menor quantidade de postos revendedores, 3.261. Em seguida, estão as regiões Centro-Oeste (3.677), Sul (7.872), Nordeste (10.499) e, com o maior número de postos, a região Sudeste (15.661).

---

<sup>110</sup>O consumidor final é atendido por distribuidoras, por transportador revendedor-retalhista (TRR), que atua exclusivamente na venda de diesel, e por postos revendedores. Em 2019, as distribuidoras ofertaram diretamente ao consumidor final 1,19%, 0,19% e 26,51% de etanol hidratado, gasolina C e diesel, respectivamente. Aos postos revendedores, 98,65% de etanol hidratado, 99,65% de gasolina C e 58,83% de diesel, além de 0,16% de etanol hidratado, 0,16% de gasolina C e 14,67% de diesel aos TRR's.



**Tabela 3 – Dados socioeconômicos por região em 2019**

Região	Nº de postos	Habitantes	Veículos	Extensão (km²)	PIB (R\$ milhões)*	Quantidade de municípios
Centro-Oeste	3.677	16.297.074	9.799.394	1.606.404	659.759	467
Nordeste	10.499	57.071.654	18.168.917	1.554.292	953.214	1.794
Norte	3.261	18.430.980	5.527.961	3.853.677	367.861	450
Sudeste	15.661	88.371.433	50.749.017	924.621	3.480.767	1.668
Sul	7.872	29.975.984	20.539.086	576.774	1.121.718	1.191
<b>Brasil</b>	<b>40.970</b>	<b>210.147.125</b>	<b>104.784.375</b>	<b>8.515.767</b>	<b>6.583.319</b>	<b>5.570</b>

\*IBGE (2017)

Fonte: Elaboração Própria com dados ANP, Ministério das Cidades, DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, RENAVAL - Registro Nacional de Veículos Automotores e IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

A região Sudeste concentra a maior quantidade de postos revendedores, de habitantes<sup>111</sup>, de veículos<sup>112</sup> e o maior valor para o PIB<sup>113</sup>, além de possuir a segunda maior quantidade de municípios<sup>114</sup>. As variáveis quantidade de habitantes, quantidade de veículos e PIB refletem o tamanho da demanda e o poder de compra dos consumidores de combustíveis automotivos.

A quantidade de municípios influencia positivamente a quantidade de postos revendedores na medida em que a criação de novos municípios, por meio do processo de emancipação, acarreta a demanda pela presença de serviços essenciais de caráter público, tais como escolas, postos de saúde e hospitais, bem como postos de combustíveis. Já a variável extensão territorial dá conta do fato de que grandes áreas do território brasileiro possuem baixas taxas de povoamento.

Ao se comparar a Região Centro-Oeste com a Região Norte, por exemplo, apesar da região Centro-Oeste apresentar menor quantitativo de habitantes e menor extensão territorial, a maior frota de veículos e o maior PIB desta região justificam o fato de o Centro-Oeste possuir 12,76% mais postos revendedores do que a Região Norte. Esta última região, por sua vez, caracteriza-se geograficamente por abrigar a Floresta Amazônica em grande parte do seu território e conseqüentemente apresentar enormes áreas de vazio populacional, além de ser cortada por rios de grande volume, utilizados para o transporte fluvial, que ali adquire destacada importância.

A região Nordeste apresenta maior quantidade de postos revendedores que a região Sul do país, a despeito de possuir menor quantidade de veículos e menor PIB. Entretanto a Região Nordeste apresenta maior população e quantidade de municípios comparativamente à Região Sul.

O Gráfico 5, então, apresenta, para cada região do Brasil, o grau de cobertura dos postos revendedores, relacionando sua quantidade com as seguintes variáveis socioeconômicas: população, área geográfica, quantidade de veículos e número de municípios. Adicionalmente, foi exibido o giro mensal médio de combustíveis por posto <sup>115</sup>.

<sup>111</sup> Para o número de habitantes de cada região foi utilizado a estimativa da população para 2019 feita pelo IBGE, disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>

<sup>112</sup> Para a quantidade de veículos por região foi utilizada a frota total de veículos. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/denatran>

<sup>113</sup> Produto Interno Bruto no ano de 2017 medido pelo IBGE e disponível em <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>

<sup>114</sup> Número de municípios registrados pelo IBGE, disponível em [ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao\\_do\\_territorio/estrutura\\_territorial/divisao\\_territorial/](ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/estrutura_territorial/divisao_territorial/)

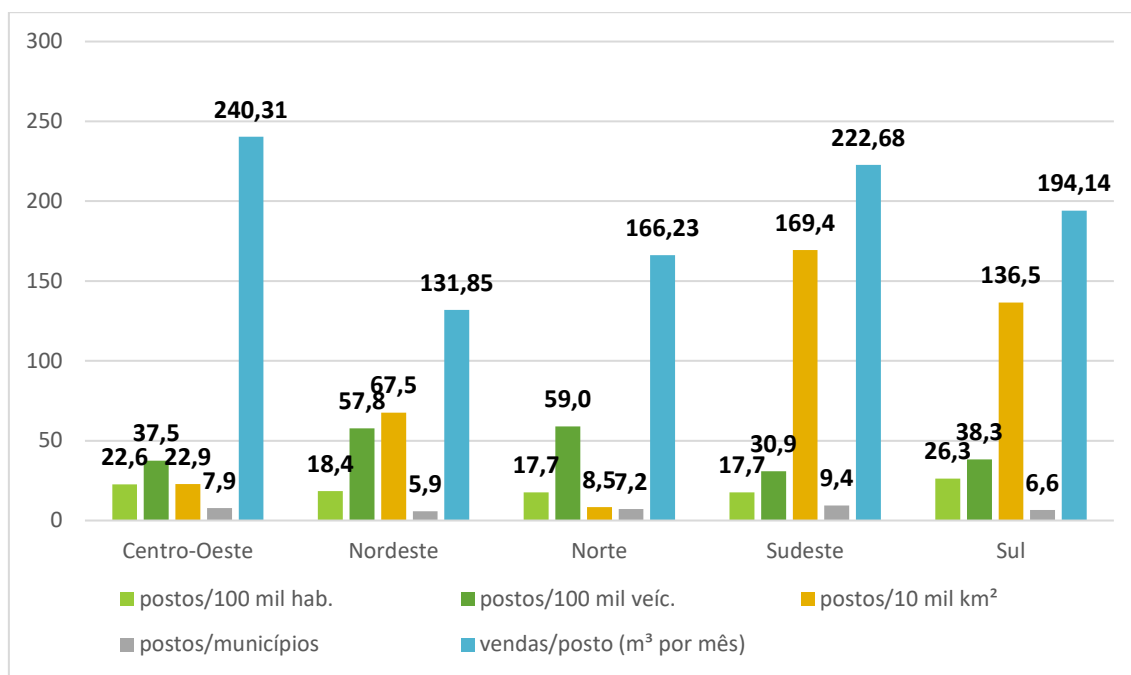
<sup>115</sup> Vendas somadas de etanol hidratado, gasolina C e óleo diesel B na região, divididas pelo correspondente total de postos autorizados.

Na região Norte, destaca-se o fato de a cobertura por área ser reduzida em relação às outras regiões, o que se explica pelas já mencionadas características geográficas da região. Chama a atenção também o fato de esta região apresentar uma das maiores coberturas por quantidade de veículos, o que pode ser devido à região apresentar menor quantidade de veículos, em valores absolutos, e possuir uma cobertura de postos por quantidade de municípios semelhante à das demais regiões.

As regiões Sul e Sudeste apresentam elevada relação de quantidade de postos por extensão territorial em comparação às regiões Centro-Oeste e Norte. Por sua vez, a região Nordeste possui extensa área territorial e a segunda maior quantidade absoluta de postos revendedores, o que permite manter uma relação ainda elevada de postos por km<sup>2</sup>.

As variáveis de medição de cobertura de postos em função das variáveis população e município distribuem-se de forma mais homogênea em todas as regiões do país.

**Gráfico 5 – Cobertura dos postos revendedores**



Fonte: Elaboração própria com dados de: ANP, Ministério das Cidades, DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, RENAVAL - Registro Nacional de Veículos Automotores e IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Os indicadores de cobertura refletem a facilidade de acesso pelos consumidores aos serviços dos postos revendedores, medida pela quantidade de postos ponderada pelas variáveis selecionadas. Sua utilização torna possível fazer inferências sobre o bem-estar dos consumidores e serve tanto à orientação da elaboração das estratégias das empresas, quanto à avaliação das opções de políticas públicas por parte de seus formuladores.

Assim, na região Norte, em relação à quantidade de veículos, o acesso aos postos é o mais favorecido do país, entretanto, em relação à dimensão do território abastecido, há poucos postos, o que indica a existência de grandes vazios onde não há disponibilidade de postos revendedores, reflexo da própria distribuição da população, da atividade econômica e do uso do transporte rodoviário.

Na região Centro-Oeste, por sua vez, as relações de postos por habitantes e por municípios podem ser consideradas elevadas e a cobertura por área geográfica total baixa, em termos relativos. Estas informações sugerem que, nas cidades maiores, há oferta significativa de postos revendedores.

A região Sul apresenta a maior cobertura no país de postos por quantidade de habitantes, o que sugere alta densidade geográfica de postos na região.

Na região Nordeste, a elevada cobertura de postos por quantidade de veículos aliada às baixas coberturas por quantidade de municípios e de habitantes indica que os postos revendedores nessa região se concentram nos grandes centros, onde está a maior parte da frota, além de estar influenciado pelo baixo PIB médio dos municípios da região.

A região Sudeste detém a maior cobertura nacional por quantidade de municípios e por área territorial, o que corrobora o caráter estratégico desse mercado consumidor. Já a reduzida cobertura por quantidade de veículos está relacionada com o elevado giro operacional dos postos da região.

A região Sudeste é a única cujo consumo de diesel se situa próximo a 30% dos combustíveis automotivos somados, enquanto no Norte a proporção é de cerca de 50% e nas demais a proporção é de aproximadamente 40%.

### **2.3 Revendedores de combustível por faixa de população<sup>116</sup>**

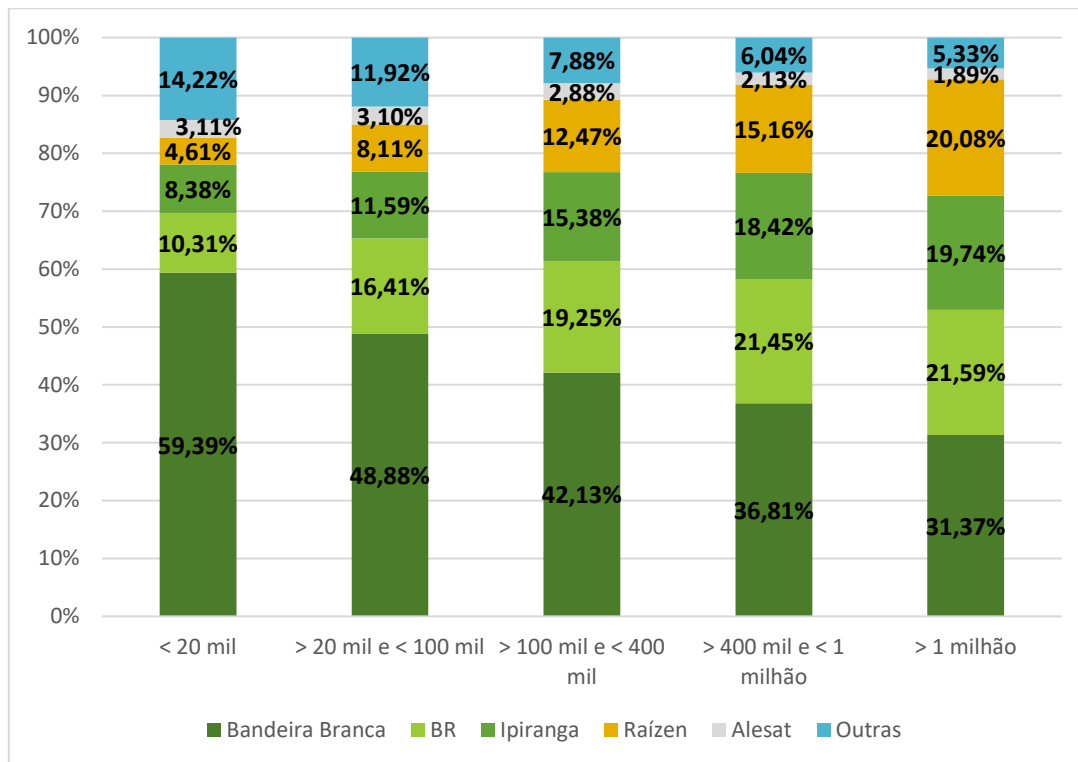
Com relação ao mercado de revenda varejista, a diferenciação de produto/serviço ocorre principalmente por meio: da localização do posto revendedor, da bandeira/marca que ostenta e da qualidade e diversificação dos serviços adicionais que oferece (lavagem, troca de óleo, loja de conveniência, etc.).

Ao se observarem os revendedores de combustível por faixa de população, conforme exemplificado nos Gráficos 6 a 7, tanto nacionalmente quanto por grande região, constata-se que, para ambos os níveis de análise, a proporção de postos bandeira branca se reduz à medida que a população aumenta, bem como, contrariamente, a parcela de postos revendedores vinculados a uma marca comercial distribuidora aumenta à medida que a população cresce.

Essa relação positiva entre a quantidade de postos bandeirados e o número de habitantes pode resultar do fato das grandes distribuidoras priorizarem um mercado mais desenvolvido e com uma maior frota de veículos, enquanto nos menores mercados municipais, geralmente caracterizados por menor renda per capita, o fornecimento passa a ser garantido por um grande número de pequenas distribuidoras, que competem na “franja” do mercado.

---

<sup>116</sup> Dados de população municipal utilizados são referentes ao publicado no Diário Oficial da União pelo IBGE em 28/08/2019, disponíveis em <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=resultados>. Dados de postos revendedores são provenientes do site da ANP, disponíveis em <https://postos.anp.gov.br/consulta.asp>.

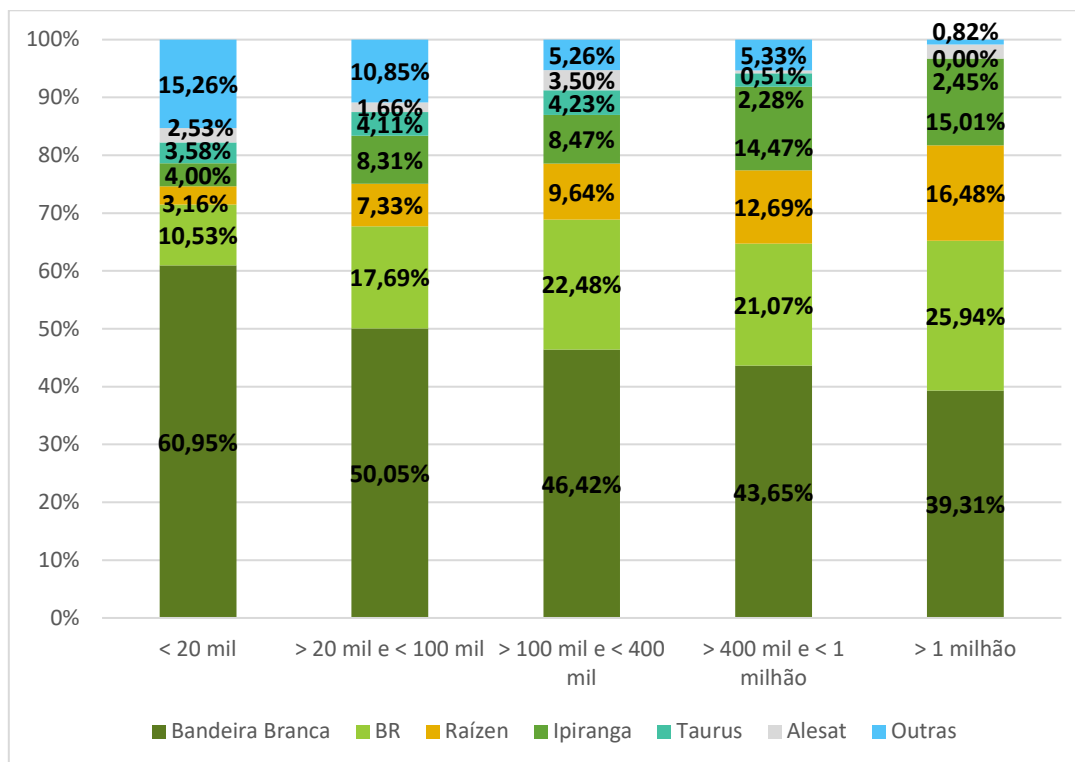
**Gráfico 6 - Revendedores de combustível por faixa de população dos municípios no Brasil**

Fonte: Elaboração própria com dados ANP e IBGE

Como se pode depreender do Gráfico 6, a proporção de postos revendedores que ostentam a bandeira de algum dos quatro maiores distribuidores de combustível automotivo do país é de 26,40%, nos municípios brasileiros com menos de 20 mil habitantes. Essa proporção passa a ser majoritária (57,15%) nos municípios entre 400 mil e 1 milhão de habitantes; já nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes, a parcela chega a 63,31%.

De forma semelhante, conforme aumenta o número de habitantes, diminui a diversidade de bandeiras. Enquanto nos municípios brasileiros com menos de 20 mil habitantes havia 47 bandeiras diferentes registradas, para os municípios com mais de 1 milhão de habitantes este quantitativo caiu 42,5%, registrando apenas 27 marcas diferentes.

**Gráfico 7 - Revendedores de combustível por faixa de população - Centro-Oeste**

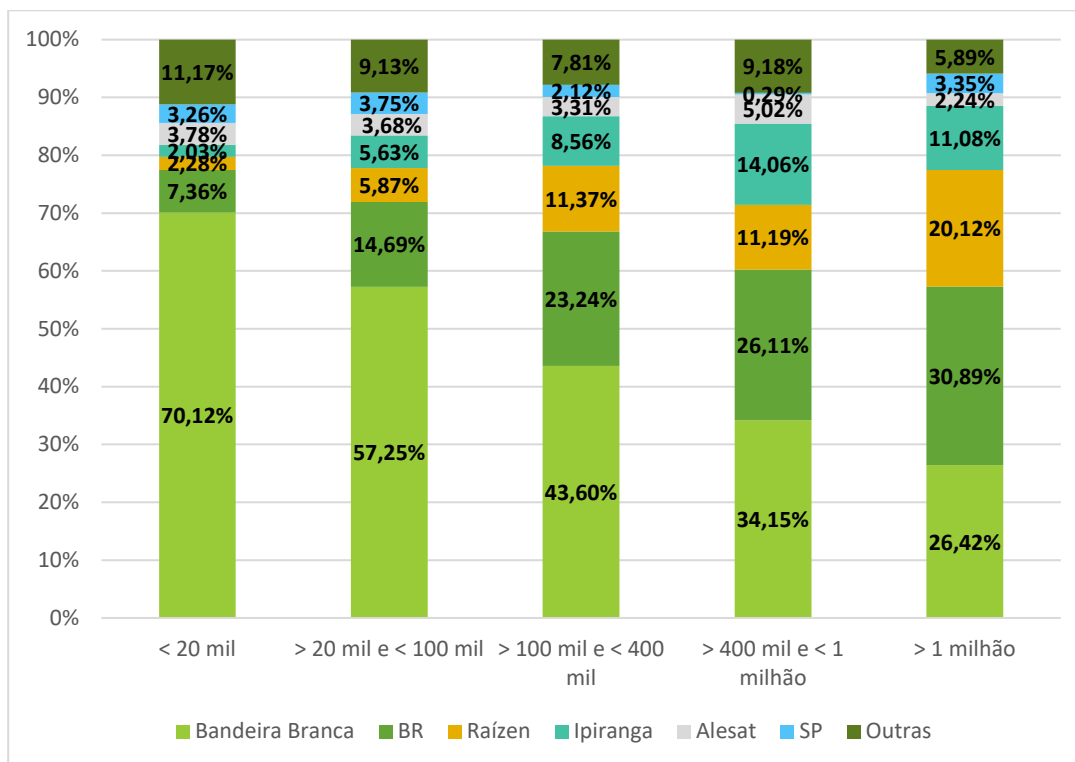


Fonte: Elaboração própria com dados ANP e IBGE

A partir do Gráfico 7, observa-se que, na região Centro-Oeste, a maior parte dos postos revendedores de combustíveis líquidos automotivos é considerada bandeira branca ou está vinculada à Petrobras, independentemente da quantidade de habitantes.

Nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes (Brasília e Goiânia), dos 613 postos revendedores: 241 são bandeira branca (39,31%), 159 estão vinculados à Petrobras Distribuidora (25,94%), 101 à Raízen (16,48%), 92 à Ipiranga (15,01%), e 15 à Alesat (2,45%).

Nesta região, cabe destaque para a elevada proporção de postos bandeira branca registrada ao longo de todas as faixas de população consideradas. Tal fato guarda relação com a dinâmica de distribuição de combustíveis líquidos da região, a qual, considerada como a de menor concentração econômica do país, é caracterizada pela maior participação de mercado de distribuidoras de menor porte.

**Gráfico 8 - Revendedores de combustível por faixa de população – Nordeste**

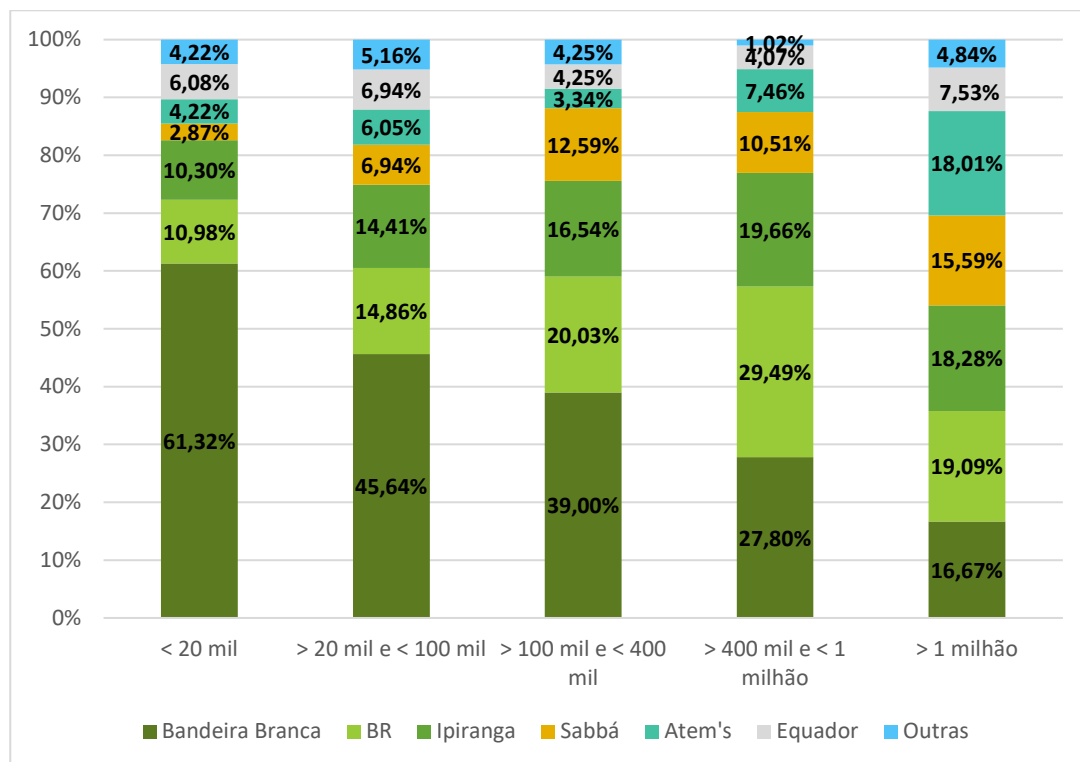
Fonte: Elaboração própria com dados ANP e IBGE

Na região Nordeste (Gráfico 8), constata-se uma atuação mais forte da Raízen nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes, com 20,12% do total de postos revendedores associados à marca, ante 11,19% na faixa de população de 400 mil a 1 milhão. Essa presença mais vigorosa contrapõe-se a uma quantidade inferior de postos bandeira branca e de bandeiras de distribuidores menores nesses municípios.

Ademais, ao passo que a bandeira Ipiranga tem sua maior presença (11%), em termos de quantidade de postos revendedores associados à sua marca, na penúltima faixa de população (de 400 mil a 1 milhão), a parcela da Petrobras Distribuidora cresce proporcionalmente à população dos municípios analisados, indo de 7,36% nos municípios menores (menos de 20 mil habitantes), até 30,89% nos grandes municípios (com mais de 1 milhão de habitantes).

Salienta-se ainda que, de acordo com o Gráfico 8, os municípios da Região Nordeste com menos de 20 mil habitantes detêm a maior proporção de postos bandeira branca do país.

Gráfico 9 - Revendedores de combustível por faixa de população - Norte



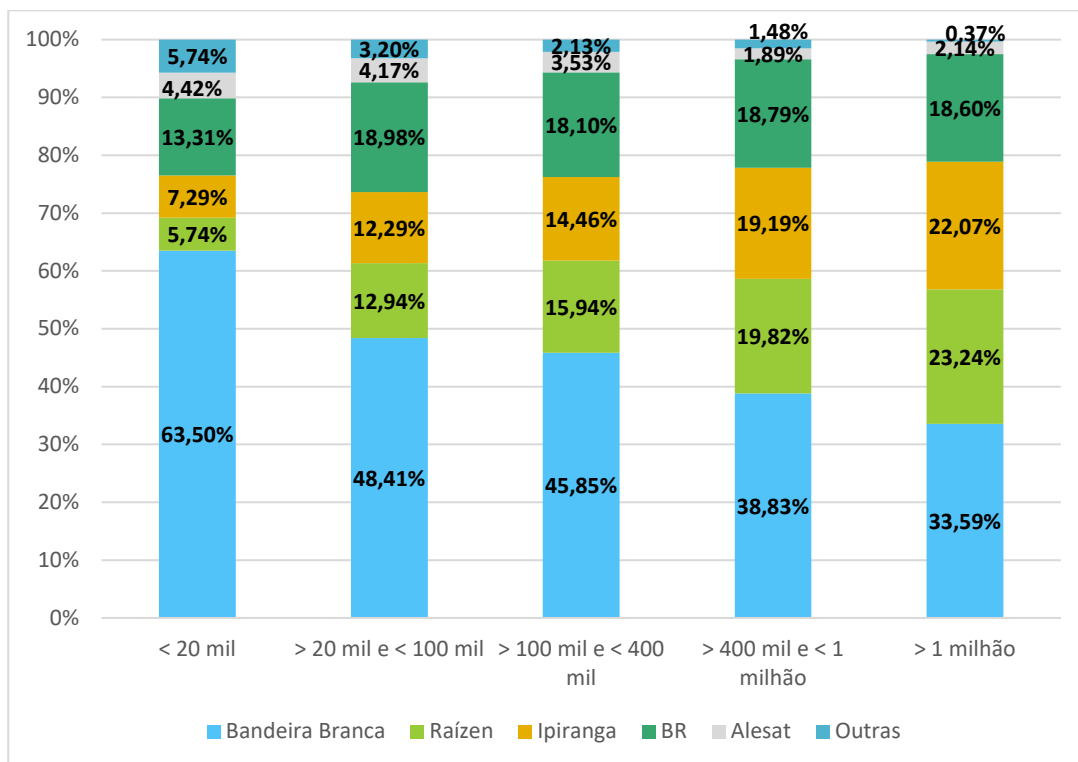
Fonte: Elaboração própria com dados ANP e IBGE

Na região Norte (Gráfico 9), é possível constatar que tanto a presença das bandeiras Petrobras quanto Ipiranga se reduzem à medida que a faixa da população passa do intervalo de 400 mil a 1 milhão para o intervalo de acima de 1 milhão de habitantes. No caso da Petrobras Distribuidora, a porcentagem de postos revendedores de combustível diminui de 29,49% para 19,09%, enquanto a Ipiranga tem sua proporção reduzida de 19,66% para 18,28%. Ambos os movimentos são resultado da maior inserção da Atem's e da Petróleo Sabbá (*joint-venture* da Raízen) nestas faixas populacionais.

No caso específico da Atem's, a empresa conta com 204 postos revendedores vinculados à sua marca; a Equador, outra distribuidora com participação expressiva na vinculação aos postos revendedores da região, conta com 182, estando a maior parte deles, 114, nos municípios com população entre 20 mil e 100 mil habitantes.

A Petróleo Sabbá, por sua vez, possui 267 postos revendedores vinculados à sua bandeira, sendo 17 em Belém e 41 em Manaus, o que explica os 15,59% de postos revendedores de combustível associados a essa distribuidora nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes.

Além disso, destaca-se que esta região registra a menor proporção de postos bandeira branca para as faixas populacionais entre 400 mil e mais de 1 milhão de habitantes. Tal fato pode ter relação com o fato do segmento de distribuição nesta Região ser caracterizado por elevada concentração econômica, com os maiores *players* detendo elevadas parcelas de mercado.

**Gráfico 10 - Revendedores de combustível por faixa de população – Sudeste**

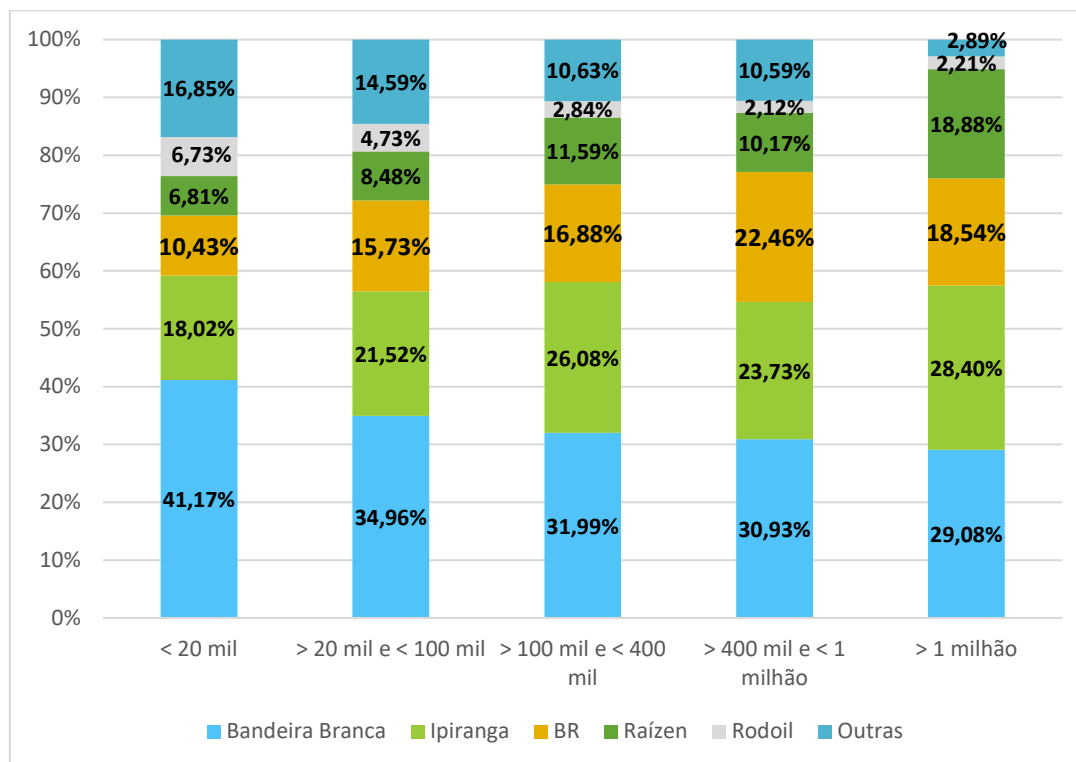
Fonte: Elaboração própria com dados ANP e IBGE

De acordo com o Gráfico 10, pode-se perceber que a presença das bandeiras das maiores distribuidoras nas revendas da Região Sudeste parece ser mais homogênea nos seus diferentes municípios do que nas outras regiões do país.

Nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes, em especial, observa-se uma divisão de mercado mais equilibrada entre as três maiores distribuidoras (Petrobras, Ipiranga e Raízen), em termos de quantidade de postos vinculados a essas bandeiras.

Nesta Região, cabe ressaltar a reduzida diversidade das bandeiras nos municípios de maior população. Se nos municípios com menos de 20 mil habitantes havia quase 20 bandeiras diferentes vinculadas aos postos, nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes este número caiu para apenas 7.



**Gráfico 11 - Revendedores de combustível por faixa de população - Sul**

Fonte: Elaboração própria com dados ANP e IBGE

De acordo com o Gráfico 11, a Ipiranga tem uma presença expressiva na região Sul do país, ultrapassando até mesmo a Petrobras Distribuidora em todas as faixas de população. Esse fato pode ser atribuído, como já exposto acima, à influência histórica da marca na região onde se originou.

Na legenda “Outras”, a qual agrega 15% dos postos revendedores nos municípios com menos de 20 mil habitantes, destaca-se a atuação, principalmente, das distribuidoras locais Charrua, Potencial e Maxsul, com 139, 43 e 36 postos revendedores, respectivamente, bem como da Raízen MIME, parceria da Raízen Distribuidora com a MIME, com 54 postos vinculados à sua marca.

Na Região Sul, cabe destaque para a reduzida proporção dos postos bandeira branca ao longo de todas as faixas populacionais, mas, especialmente, na faixa de menos de 20 mil habitantes, sendo esta a única região onde os postos não vinculados à marca de uma distribuidora não são maioria nesta faixa populacional.

## 2.4 Considerações Finais

De acordo com o estudo desenvolvido neste capítulo, houve inúmeros desafios para o segmento varejista ao longo do período de 2014 a 2019, caracterizado tanto por variação negativa na atividade econômica (medida pelo PIB nacional) quanto por desaceleração do incremento de veículos automotores à frota do país, bem como por tendência de queda no volume de vendas de combustíveis líquidos – principalmente entre os anos de 2014 e 2016–, aumento de despesas e obrigações da parte dos revendedores, achatamento das receitas do segmento varejista e acirramento da competição entre os estabelecimentos.

Neste período, cabe destaque para a perda de presença relativa dos postos bandeirados, em especial daqueles associados às marcas das grandes distribuidoras, como entre os vinculados à BR Distribuidora, Ipiranga e Alesat. Estes postos, geralmente associados a maior credibilidade e segurança pelos consumidores, tenderam a perder espaço durante a crise. Este movimento está em grande parte relacionado ao fato de os estabelecimentos bandeira branca conseguirem negociar melhores termos comerciais com seus distribuidores, comprando combustíveis no mercado *spot* ou então comprometendo-se com contratos mais curtos e flexíveis que os deixam em condições mais vantajosas no momento de precificarem suas mercadorias.

Nesse sentido, o patamar inferior de preços geralmente praticado pelos revendedores bandeira branca e sua atratividade durante a recessão econômica podem ser indicados como a melhor explicação para a ascensão dos agentes independentes no período.

Como postos bandeirados geralmente têm seus equipamentos e instalações financiados pelas próprias distribuidoras a qual estão vinculados, que também podem promover ações de marketing para impulsionar a marca, tal diferencial de preços é assimilado à estratégia dos agentes de modo a galgar maiores retornos. No entanto, durante momentos de crise, quando há maior atenção por parte dos consumidores para as oscilações dos gastos com combustíveis, passando a variável preço a ser mais relevante na decisão de consumo, os varejistas com oferta de produtos mais acessíveis tendem a ser beneficiados.

Outro fator que contribuiu para o incremento na participação dos postos independentes no quantitativo total nacional foi a alteração da política de preços da Petrobras. Esta empresa, maior fornecedora primária de combustíveis líquidos do país<sup>117</sup>, a partir de meados de 2017, passou a reajustar os preços de seus derivados vendidos nas refinarias com maior frequência, permitindo maior aderência dos preços do mercado doméstico ao mercado internacional no curto prazo. Com reajustes mais constantes e à existência de assimetria de transmissão de preços de combustíveis – o que significa que, em média, as variações de preços dos produtores não são transmitidas de imediato e na mesma magnitude ao longo da cadeia –, o revendedor bandeira branca, por poder selecionar seus fornecedores principalmente a partir da competitividade de seu preço no mercado, está em posição de transmitir preços mais módicos aos consumidores com maior rapidez, garantindo sua clientela num momento de predominância de dúvidas e incerteza.

Além disso, foi verificado que a revenda varejista de postos bandeira branca tendeu a crescer à medida que se intensificava o processo de desinvestimento da Petrobras, que incluiu sua subsidiária BR Distribuidora. O plano de desinvestimento da Petrobras, elaborado entre 2015 e 2016, fazia parte do planejamento financeiro da empresa, visando reduzir a alavancagem, preservação do caixa e concentração nos investimentos prioritários da companhia.

O número total de postos revendedores autorizados, que permanecera a crescer nos anos de recessão econômica mais aguda, mantendo um crescimento médio de 1,8% entre 2014

<sup>117</sup> Como salientado no diagnóstico da distribuição de combustíveis automotivos, em 2019, de aproximadamente 65 milhões de m<sup>3</sup> de óleo diesel A e Gasolina A entregues pelas refinarias aos distribuidores, esta única empresa forneceu em torno de 97% deste volume. Fonte: ANP - Painel Dinâmico do Mercado Brasileiro de Derivados e Biocombustíveis - <http://www.anp.gov.br/component/content/article/298-distribuicao-e-revenda/5743-painel-dinamico-do-mercado-brasileiro-de-combustiveis-liquidos>- Acesso em: 24/06/20

e 2017, caiu, em 2018, 4,7%. Todavia, esta queda deveu-se à revogação de aproximadamente 2.500 postos, após a apuração de que não se encontravam em funcionamento. No período completo, detectou-se expansão de 3% na quantidade de postos revendedores autorizados, impulsionada pelos denominados bandeira branca, cuja quantidade total cresceu 17%, entre 2014 e 2019.

Ao se observar a presença dos revendedores de combustíveis nos municípios, por faixa de população, constatou-se que, tanto em nível nacional como para as cinco regiões do país, a quantidade de postos bandeira branca se reduz à medida que o número de habitantes aumenta. Por outro lado, de modo geral, notou-se uma correlação positiva entre a proporção de postos vinculados a uma marca comercial de distribuidora e o total de habitantes do município, nas regiões mais desenvolvidas do país. Essa relação positiva pode resultar do fato das grandes distribuidoras priorizarem um mercado mais pujante, com maiores retornos e uma maior frota de veículos.



**anp**

Agência Nacional  
do Petróleo,  
Gás Natural e Biocombustíveis