

≡ Combustíveis

Competitividade de biocombustíveis em xeque

ISABELLE RIEGER/JC



Petrobras espera que o preço médio da gasolina nas bombas caia dos atuais R\$ 5,49 para R\$ 5,20 por litro após o repasse integral do corte nas refinarias

Preocupação agora é que o fenômeno se acentue com gasolina e diesel bem mais baratos do que no mercado internacional

Produtores de biocombustíveis temem perda ainda maior de competitividade com a nova estratégia comercial da Petrobras, que abandonou o PPI (preço de paridade de importação) e passará a precificar os combustíveis de olho no mercado interno.

Os biocombustíveis já vinham perdendo espaço para derivados de petróleo com medidas para tentar conter os preços dos combustíveis desde o governo Jair Bolsonaro (PL). A preocupação agora é que o fenômeno se acentue com gasolina e diesel bem mais baratos do que no mercado internacional.

“É sempre um movimento demolidor para biocombustíveis”, diz o presidente do Conselho Superior da Ubrabio (União Brasileira do

Biodiesel e Bioquerosene), Juan Diego Ferrés. “O petróleo tem condições de destruir o nascimento de qualquer combustível que possa substituí-lo.”

Ao anunciar a nova política comercial, a Petrobras reduziu os preços da gasolina e do diesel em R\$ 0,40 e R\$ 0,44 por litro em suas refinarias, respectivamente, ampliando a vantagem dos dois combustíveis sobre os seus concorrentes renováveis, o etanol e o biodiesel.

Antes mesmo dos cortes nas refinarias, que começaram a vigorar na quarta-feira passada, o etanol hidratado já perdia para a gasolina em quase todos os estados brasileiros, considerando que tem menor rendimento nos motores.

Na semana passada, segundo dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis), o etanol levava vantagem em apenas dois estados: Mato Grosso e Amazonas. Nesses mercados, o litro do biocombustível equi-

valia a menos de 70% do preço da gasolina.

A Fipe (Fundação Instituto de Pesquisa Econômica) considera que, com etanol até 75%, a escolha do combustível é indiferente. Nesse caso, estão o Distrito Federal, São Paulo e Goiás. No restante do País, o consumidor perde dinheiro se optar pelo biocombustível.

O cenário vem provocando uma queda da participação do etanol na matriz de combustíveis para veículos leves no País. As vendas de etanol hidratado caem pelo quarto ano seguido: no primeiro trimestre, foram 3,4 bilhões de litros, 7,6% a menos do que no mesmo período do ano anterior e o pior número desde 2017.

Mesmo considerando a elevação das vendas de gasolina, que inclui 27% de etanol anidro em sua mistura, o derivado da cana tem a pior participação no mercado de combustíveis leves no Brasil também desde 2017: no primei-

ro trimestre, representou apenas 43,8% do total consumido por esse segmento.

A Petrobras espera que o preço médio da gasolina nas bombas caia dos atuais R\$ 5,49 para R\$ 5,20 por litro após o repasse integral do corte nas refinarias, o que deve reduzir ainda mais a competitividade.

“Se a gasolina está mais barata, o consumidor vai migrar para a gasolina”, disse o consultor Pedro Shinzato, da Stone X, em webinar promovido pela agência EPBR. “É um setor econômico muito importante para o Brasil, tem investimentos muito grandes, gera muitos empregos.”

Por outro lado, o novo modelo de cobrança do ICMS, que entra em vigor no início de junho, deve pressionar para cima a gasolina, já que a nova alíquota é R\$ 0,20 superior à média cobrada atualmente pelos estados. Em julho, o governo federal deve elevar a cobrança de impostos tanto sobre a

gasolina quanto o etanol.

O biodiesel também foi penalizado pelo esforço do governo para conter a escalada dos preços dos combustíveis nos últimos anos, com a redução da mistura obrigatória ao diesel de petróleo e mudanças no cronograma de ampliação dos percentuais.

Hoje, a mistura está em 12% e o setor teme que a elevada diferença de preços fomente novas pressões contra o aumento. O litro do biodiesel custa cerca de R\$ 4,50, enquanto o diesel nas refinarias da Petrobras foi reduzido a R\$ 3,02 por litro.

“Nós precisamos descarbonizar o planeta, porque senão uma hora vamos fritar todos”, diz Ferrés. “Isso é coisa que europeus entendem. Mas no Brasil, o nível de irresponsabilidade em relação a isso é brutal.” As informações são da Agência Folhpress.

Leia mais na página 3

Negócios corporativos

Galeão e Viracopos terão solução nos próximos dias

Terminais passam por processo de definição sobre permanência ou não de concessões

O ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, disse na sexta-feira passada que os terminais do Galeão (Rio de Janeiro) e de Viracopos (Campinas) terão uma solução já nos próximos dias.

Em entrevista após o leilão de relicitação do aeroporto de Natal, França falou sobre a atual indefinição das companhias que operam os terminais, que estão em processo de definir se permanecem ou desistem da concessão, segundo informações da Agência Folhapress.

“Em poucos dias nós teremos a solução para os dois casos”, afirmou. “Se não houver solução, vai para o processo de relicitação que é este que estamos terminando aqui hoje”, acrescentou.

Segundo França, os terminais estão em fases diferentes. O de Campinas, por exemplo, estaria com o processo mais adiantado, sobre o que cada uma das partes têm de ressarcimento na arbitragem já colocada.

Sobre o Galeão, ele disse que havia uma reunião marcada na semana passada com o governador, Cláudio Castro (PL), e com o prefeito Eduardo Paes (PSD). “O presidente Lula nos pediu que deixássemos para fazer a reunião com ele pessoalmente um pouco mais para frente. O presidente está hoje no Japão.”

O adiamento da reunião coin-



MAURO PIMENTEL/AFP/JC

Aeroporto do Rio de Janeiro vive um processo de esvaziamento devido aos impactos da Covid-19

cidou com um pedido da Changi, operadora do Galeão, para que a conversa fosse feita no final de maio. Segundo França, eles estão levando o caso para o Conselho da empresa, em Singapura.

“Eles me disseram pessoalmente que querem desistir da desistência, mas não fizeram isso ainda com documentos. Para iniciarmos um procedimento, temos que começar com esse documento”, afirmou.

O Galeão vive um processo de esvaziamento. Em fevereiro, a concessionária RIOGaleão apresentou ao governo pedido de devolução do aeroporto internacional, citando impactos da crise da

economia e da Covid-19 sobre o setor de aviação.

França disse que acionou o TCU (Tribunal de Contas da União) para confirmar se é possível que uma operadora faça a desistência da desistência. No entendimento do ministério e da AGU (Advocacia Geral da União), existe a possibilidade.

“Em duas semanas devemos ter um apontamento do Tribunal de Contas se é possível”, afirmou.

Na avaliação do ministro, o objetivo de gestões anteriores com as concessões de portos e aeroportos era fazer mais arrecadação e botar mais dinheiro na caixa. Agora, ele diz que a preocu-

pação do governo é com um serviço de qualidade e duradouro.

“Muitas vezes outorgas muito altas acabam implicando em dificuldade na hora da operação”, disse. “A operação em si é superavitária, mas a empresa tem que pagar a outorga que ela fez lá atrás.”

O aeroporto de Campinas é um dos que são superavitários. “Viracopos está na mesma situação do Galeão, só que um pouco mais a frente. O concessionário disse que não queria mais por conta do valor da outorga. Agora, mais recentemente, disse que gostaria de ficar. Daí a origem da pergunta: nós podemos acei-

tar uma desistência da renúncia? É isso que nós estamos a decidir”, afirmou.

Durante a entrevista, França também falou sobre o programa que o governo federal para ofertar passagens aéreas a R\$ 200. O plano é lançar no segundo semestre, em agosto.

A ideia do projeto é trabalhar com ocupação de assentos. Segundo ele, em 2022, o Brasil teve 100 milhões de passagens vendidas, o que ele avalia ser um número alto. “O problema é que esses 100 milhões de bilhetes são emitidos só para 10% dos brasileiros. Os outros 90% não voam”, afirmou.

Outra frente que o ministério considera para popularizar as viagens aéreas é o barateamento do querosene de aviação, responsável por 40% do preço dos bilhetes. Segundo França, há um plano que envolve as companhias aéreas, setor turístico e Petrobras para reduzir o preço do combustível, que o Brasil produz, mas não é autossuficiente.

“Fizemos o primeiro grande avanço agora, nesta semana, com a questão do [corte no preço da] gasolina e do diesel. O próximo passo agora é convencer a Petrobras a poder baratear o preço do QAV, colocar num preço nacional e deixar o preço internacional”, afirmou.

Segundo ele, a estatal tem capacidade de produzir 100%, mas produz 93% e importa os outros 7%. Contudo, ele pondera que a mudança não é algo simples, pois envolve a autonomia da Petrobras.

Aeroportos só vão para empresas que não têm dívidas com União, diz ministro Márcio França

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou à Agência Estado que a transição à iniciativa privada dos aeroportos leiloados na sétima rodada - entre eles, Congonhas (SP) - só será iniciada quando o governo tiver “segurança” de que as empresas que arremataram os ativos estejam adimplentes - ou seja, em dia com os pagamentos de outorga à União.

O governo ainda precisa responder se aceitará os precatórios

que Aena e XP Infra ofertaram para quitar uma parcela dessa contribuição. França, porém, rejeitou a ideia de que tem resistência em abrir mão dos terminais, com o fim de mantê-los sob o guarda-chuva da Infraero.

Alvo de desconfiança e críticas do mercado sobre a forma como vem conduzindo o assunto, o ministro declarou que a estatal de aeroportos terá um novo papel, focado na operação de terminais regionais e menos lucrativos.

“Nós estamos satisfeitos com esse formato em que aeroportos lucrativos possam ser gerenciados por empresas privadas”, disse.

Com a expectativa de a Advocacia-Geral da União (AGU) divulgar a minuta das novas regras para uso de precatórios em breve, o ministro avaliou que, se os títulos não forem aceitos pelo governo, a tendência é de que as empresas da sétima rodada tenham de fazer o depósito em dinheiro para terem seus contratos efetivados. França voltou a criticar a solução da fiança bancária, apresentada pelos consórcios para garantir a adimplência num cenário de recusa dos precatórios.

“É a primeira vez que está se usando precatório, natural que tenha uma certa insegurança para

quem se dispõe a fazer assinatura. No nosso caso, quem dá o parecer jurídico é a AGU. Eles já tinham me dito que não estavam satisfeitos com o formato de aceitação pleno do precatório”, disse.

O ministro levantou ainda a possibilidade de a AGU criar um modelo de transição no regramento dos precatórios que contemple a sétima rodada. Admitiu, por sua vez, o risco de o leilão parar na Justiça, caso haja uma negativa do governo sobre os títulos.

“(Assim como) Existe o risco de quem não entrou na concorrência entrar na Justiça, entendendo que, se soubesse que (poderia pagar) com precatório, teria entrado no leilão”, afirmou. França também reconheceu que há es-

paço para melhorar o diálogo com o setor privado, mas afirmou não ser “verdade” que o governo não tenha um relacionamento com o mercado. “Não é verdade que não temos relacionamento com mercado. O presidente Lula já foi presidente há oito anos, e a relação dele com o mercado foi uma relação superpositiva. O que querem que ele mude de visão de vida, isso ele não vai mudar nunca”

Segundo ele, há expectativa de três operadores entrarem na concorrência pelo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), que ocorre na sexta-feira. “A verdade é que a gente só precisa de um. Até porque Congonhas foi vendido para um só também”, afirmou.

≡ Combustíveis

Como são definidos os preços dos combustíveis em outros países

Valor que o consumidor paga pela gasolina e outros derivados do petróleo depende de vários fatores ao longo da cadeia de abastecimento

A Petrobras mudou a política de preços de combustíveis no Brasil, deixando de considerar o custo de importação nos reajustes da gasolina e do diesel. A decisão deve diminuir a oscilação do preço de gasolina, diesel e gás de cozinha, sem desvinculá-los da cotação do petróleo. Embora o preço do petróleo seja internacional e afete todos os países, em cada nação o valor dos combustíveis depende de políticas internas de reajustes e de impostos, principalmente quando há uma grande empresa estatal atuando.

A Argentina, por exemplo, subsidia os combustíveis, limitando os preços do petróleo abaixo dos níveis do mercado global para reduzir o impacto sobre a população. Outros países garantem o abastecimento a preços competitivos e há ainda os que adotam políticas especiais em tempos de crise, como durante a Guerra da Ucrânia. O preço internacional é influenciado pelas decisões do cartel de países produtores de petróleo, a Opep (Organização dos Países Exportadores de Petróleo). Por exemplo, se o grupo decide re-

duzir a produção de petróleo, mas a demanda continua no mesmo nível, o preço global aumenta.

Segundo a FUP (Federação Única dos Petroleiros), os países que são grandes produtores têm sempre mecanismos para suavizar a volatilidade dos preços, linha que o Brasil adotava antes de 2016 e deve orientar as novas diretrizes de preços da Petrobras agora.

No Oriente Médio, os principais produtores e exportadores de petróleo têm uma política de quase congelamento e de estabilidade de preços. Em alguns outros países da região, que têm uma produção de petróleo não tão significativa, há fundos de estabilização e suavização dos preços, para garantir valores mais baixos, mostra o levantamento da FUP feito a pedido da reportagem.

O PPI (preço de paridade de importação), valor de referência calculado com base no preço de aquisição do combustível, e abandonado pela Petrobras nesta terça, é adotado por Chile, África do Sul e Austrália.

“Em linhas gerais, a experiência internacional utiliza aumento ou redução de impostos e subsídios para compensar efeito preço, fundos de estabilização de preços e estoques de petróleo”, diz Pedro Raffy Vartanian, professor de economia da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Nos Estados Unidos, não há um controle centralizado sobre os



Petrobras deixou de considerar o custo de importação nos reajustes da gasolina e do diesel

preços de combustíveis. O mercado de combustíveis é amplamente livre e competitivo, sujeito às forças de oferta e demanda de cada estado, afirma Vladimir Fernandes Maciel, também do Mackenzie.

Os preços dos combustíveis são determinados principalmente por fatores como o preço do petróleo bruto (responsável por cerca de 60% do valor de um galão de gasolina), custos de refino, impostos e margens de lucro das empresas.

“A variação dos preços de combustíveis pode ocorrer diariamente ou até mesmo várias vezes ao dia, refletindo as flutuações do mercado internacional do petróleo”, diz o professor.

Já na França, os preços dos combustíveis são regulamentados pelo governo. “O país possui uma política de fixação de preços que inclui componentes fixos e variáveis”, afirma Maciel.

Os componentes fixos da precificação francesa são os impostos e as contribuições obrigatórias determinados pelo governo. Entre os variáveis estão incluso o preço de referência do petróleo bruto no mercado internacional, os custos de distribuição e as margens de

lucro das empresas.

O governo ajusta periodicamente os preços máximos de venda ao público, levando em consideração esses fatores, segundo o professor do mestrado profissional em economia e mercados do Mackenzie.

Em Portugal, os preços dos combustíveis são determinados pelo mercado, com base nas forças de oferta e demanda. No entanto, o governo exerce algum controle indireto sobre os preços por meio da aplicação de impostos sobre os combustíveis. Além disso, há um sistema de informação pública que permite aos consumidores comparar os preços praticados pelos diferentes postos de abastecimento.

A Argentina tem um histórico de intervenção estatal nos preços dos combustíveis. O governo argentino pode estabelecer preços máximos de referência para os combustíveis para controlar a inflação e proteger os consumidores.

Esses preços podem ser revisados periodicamente pelo governo, levando em consideração fatores como os custos de produção, importação, impostos e margens

de lucro. “No entanto, é importante notar que a situação dos preços dos combustíveis na Argentina pode variar de acordo com a política econômica e as decisões governamentais em vigor”, diz Maciel.

Colômbia, Peru ou Chile possuem fundos de estabilização de preços de combustíveis. A medida para mitigar o impacto das flutuações dos preços dos combustíveis no mercado internacional é custeada pelo governo com recursos do orçamento nacional. Exemplo, se o preço internacional for 12 mil pesos colombianos, e o preço doméstico, 9.000 pesos colombianos, o fundo contribui com a diferença de 3.000 pesos colombianos para reduzir a volatilidade para o consumidor final.

Países como Venezuela, dono das maiores reservas de petróleo do mundo, Cuba, Nicarágua e Bolívia subsidiam a gasolina. Política similar a que o Equador tentou alterar e não teve apoio popular.

O preço que o consumidor paga pela gasolina e outros combustíveis derivados do petróleo depende de vários outros fatores ao longo da cadeia de abastecimento em cada país ou região.

Comissão de Agricultura aprova requerimento para debater aumento da mistura e qualidade do biodiesel

A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados aprovou, no dia 10 de maio, o requerimento de audiência pública nº 59/2023 para debater os benefícios do aumento da mistura do biodiesel ao óleo diesel e a importância da rastreabilidade sobre o setor para o avanço renovável da matriz energética brasileira. PropONENTE da discussão, o deputado federal Alceu Moreira (MDB-RS)

defende a contribuição econômica e social do biodiesel para o agro e, portanto, compreende a necessidade de eliminar toda a desinformação relacionada à sua qualidade.

“Dizer que o biodiesel dá problema no motor é uma completa falácia. Isso porque não existem estudos ou apontamentos técnicos que comprovem essa afirmação. O Brasil elevou recentemente o aumento da mistura obrigatória de 10% para 12%, mas já existem

países que praticam 20%, como é o caso dos Estados Unidos, e que estão em fase de testes para chegar aos 40%, como se observa na Indonésia. Por isso, defendemos que o setor tenha rastreabilidade, com monitoramento desde a produção até o destino, para não deixar qualquer dúvida de que a sua expansão é absolutamente sustentável”, afirmou Alceu, que é presidente da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio) no Congresso Nacional.

Além de ser considerado imprescindível para o fortalecimento do Brasil enquanto país agroambiental, o biodiesel também agrega valor às cadeias de soja e proteína animal. Isso porque a cada quilo de soja esmagado, cerca de 80% se transforma em farelo, componente usado na base das rações animais. O aumento da produção ainda estimula a geração de emprego nas indústrias – atualmente, são 19 mil postos de trabalho em 59 usi-

nas em operação – e renda nas pequenas propriedades, com centenas de milhares de agricultores familiares e cooperativas contempladas pelo Selo Biocombustível Social.

Com a realização da audiência pública, Alceu ainda pretende acolher sugestões de todos os atores envolvidos (órgãos de governo, entidades e especialistas) a fim de elaborar um Plano Decenal para o biodiesel, com metas renováveis anualmente.

Opinião

Abertura do mercado de transporte rodoviário

Edson Lopes

Diretor geral da FlixBus Brasil

O programa Voa Brasil, anunciado pelo governo federal para o segundo semestre, visa implementar um leilão de bilhetes de assentos que estejam disponíveis dentro dos aviões, inspirado nos modelos europeus e na categoria standby, prometendo reduzir o preço das passagens aéreas domésticas a até R\$ 200 por trecho. Na linha do programa de transporte aéreo do governo federal, existem outras ações com o potencial de baratear e aumentar imediatamente a oferta de transporte de longa distância.

Um bom exemplo a ser citado é o transporte rodoviário. Pesquisa Brand Tracker da FlixBus realizada no fim do primeiro trimestre mostra que 63% dos usuários têm ônibus como principal meio de transporte de média/longa distâncias. Os dados apontam ainda

que 2/3 dos usuários de ônibus no Brasil viajam primordialmente para férias ou para visitar amigos e família. Uma demonstração da importância para a população ter acesso à cultura e conexão com pessoas importantes, em especial neste período de pós-pandemia.

Fica claro que o transporte rodoviário interestadual é uma realidade e peça central na inclusão e mobilidade, assim como os impactos positivos para os passageiros e a economia, movimentando o turismo brasileiro. Atualmente, este modal, no entanto, não atende integralmente a população pela falta de competitividade e indefinição do marco regulatório, de responsabilidade da ANTT — Agência Nacional de Transportes Terrestres, que está em discussão há quase três anos e que permitirá a abertura do setor e o aumento do acesso ao transporte rodoviário.

Pesquisa recente da

CheckMyBus analisou o preço médio das passagens nas seis rotas mais buscadas pelos brasileiros. O levantamento mostra que entre as mais procuradas, a maior queda no preço médio pago nas passagens foi identificada nos trechos que tiveram um aumento na concorrência entre 2019 e 2021. Neste período a ANTT outorgou novas autorizações, facilitando a entrada de operadores e ampliando a oferta. As rotas com maior quantidade de empresas operando passaram a ter um menor preço de passagens aos usuários em relação àquelas com menos concorrência.

A abertura do mercado e a democratização do acesso dos passageiros estão atreladas a estas autorizações. Em meados de abril, o Supremo Tribunal Federal (STF) consagrou a constitucionalidade do regime de autorização, que deveria estar em plena vigência no Brasil desde 2019, que per-

mite criar linhas de ônibus interestaduais para novas empresas. O ministro Luís Roberto Barroso destacou a necessidade de modernização do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros (TRIP) e, assim, aperfeiçoar os serviços prestados aos passageiros.

O marco regulatório reconhece e analisa o futuro da mobilidade no Brasil — especialmente para a população menos favorecida ou que reside em regiões mais afastadas. Também define o transporte rodoviário interestadual como recurso acessível à população para viagens de longa distância a qualquer momento e local. É necessário avançar com este processo, que deveria ter sido concluído e devidamente aprovado ainda em 2020. Os avanços que ele trará precisam de forma urgente serem colocados em prática, colaborando com um país mais justo e desenvolvido.

FLIXBUS BRASIL/DIVULGAÇÃO/JC



Existem outras ações com o potencial de baratear e aumentar imediatamente a oferta de transporte de longa distância

ONIZ E UNIDASUL SÃO DESTAQUES NO RANKING ABAD

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio

Duas empresas gaúchas figuram entre as Top 10 da região Sul no Ranking ABAD/Nielsen 2023 – ano base 2022 realizado pela ABAD – Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores em parceria com a consultoria NielsenIQ. O estudo apresenta, além dos dados nacionais, os números por Estado, bem como a relação das 10 maiores empresas do setor em cada Unidade da Federação. O maior destaque no RS é a Oniz Distribuidora, que ocupa a sexta posição entre as dez maiores do Ranking regional. A Unidasul aparece em segundo lugar no Estado e

também integra a lista dos Top 10 da região Sul, como nona colocada. De acordo com a pesquisa, o setor atacadista distribuidor, na região Sul como um todo responde por um faturamento de R\$ 33,68 bilhões dos R\$ 231,36 bilhões apurados pelos respondentes do Ranking (ou 14,55% desse total), com crescimento de 19,66% em relação a 2021, acima da média nacional de 18,1%. Desse total o Rio Grande do Sul contribuiu com R\$ 4,25 bilhões, um crescimento de 19% sobre 2021.

SINDIATACADISTA DE LOUÇAS E FERRAGENS COMEMORA 85 ANOS DE ATUAÇÃO

O Sindicato Intermunicipal do Comércio, Atacadista de Materiais de Construção, Louças, Tintas, Ferragens, Vidros Planos, Cristais, Espelhos, Agregados de Concreto, Sucata de Ferro, Ferros Planos e Ferros não Planos do Estado do Rio Grande do Sul está celebrando seus 85 anos de atuação. Em reunião com a Diretoria do Sindicato, realizada em 8 de maio, o grupo relembrou a história da entidade que, em 23 de abril de 1938, foi reconhecida por despacho do Ministério do Trabalho, com a denominação de Sindicato de Comerciantes em Louças e Vidros que, posteriormente, em novembro de 1941, após assembleia da categoria e reconhecimento legal, passou a se chamar Sindicato do Comércio Atacadista de Louças, Tintas e Ferragens de Porto Alegre. Mais recentemente, em novembro de 2021, por meio de um processo de

ampliação da base, passou a ser um sindicato intermunicipal, representando o comércio atacadista do segmento em todo o Estado, exceto na cidade de Pelotas. O presidente do Sindicato, e vice-presidente da Fecomércio-RS, Leonardo Ely Schreiner, destaca a importância do SIMATCO, nome fantasia adotado atualmente, na representatividade da categoria econômica ao longo de todos estes anos de atuação.



SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES

SINDIATACADISTAS.COM.BR [@SINDIATACADISTASRS](https://www.instagram.com/SINDIATACADISTASRS) [SINDIATACADISTAS](https://www.facebook.com/SINDIATACADISTAS) [/COMPANY/SINDIATACADISTAS](https://www.linkedin.com/company/SINDIATACADISTAS)

Jornalista Responsável: Valter Todt