

Revista

Nº 185
Julho 2025



Sindicato do Comércio
Varejista de Derivados
de Petróleo no Estado
de Minas Gerais

Fechamento autorizado
Pode ser aberto pela ECT

minaspetro



Fiscalização em xeque

Arrocho orçamentário imposto à ANP alimenta
concorrência desleal no mercado de combustíveis

Página 14





SE É MINAS, É ROYAL FIC!

4 BASES PARA ABASTECER O ESTADO:

BETIM | SÃO GONÇALO DO SAPUCAÍ | UBERABA | UBERLÂNDIA.



APONTE SEU CELULAR
PARA O QR CODE E FAÇA
PARTE DESSA HISTÓRIA

@ROYALFICOFICIAL  ROYAL FIC  ROYALFIC.COM.BR



Quem tem passado
transforma o futuro.

É preciso qualificar o debate sobre preços

Sempre que um fato geopolítico relevante para o mercado de combustíveis é registrado, o preço na bomba entra em pauta, seja na imprensa, entre autoridades e em rodas de conversa de amigos. E, invariavelmente, a abordagem mira um ator principal: o dono de posto, como se este fosse o único responsável pela precificação.

É sempre a mesma história. Mais recentemente, com a entrada em vigor do E30 (30% de etanol na gasolina), mais uma vez, todos usam o preço para fazer politicagem, culpando o setor produtivo e afirmando que quem está ganhando dinheiro indevidamente é o dono de posto.

Ora, o preço dos combustíveis no Brasil deve ser tratado de forma aprofundada, por envolver uma cadeia produtiva extremamente complexa. Daí, é lamentável que a imprensa e as autoridades insistam em uma discussão tão simplória, superficial, desprovida de subsídios técnicos e, acima de tudo, demagógica, que não responsabiliza os verdadeiros culpados e, com isso, confunde o consumidor.

Primeiramente é preciso deixar claro que, assim como a população, o dono de posto é avesso a preços altos. Combustível caro significa menos vendas, necessidade de mais capital de giro e menos dinheiro para pagar custos operacionais. Ou seja, além de ser o menos responsável pelo preço final, o empresário é tão prejudicado quanto o consumidor e ainda leva a culpa.

Vamos aqui, portanto, nos debruçar sobre a formação do preço dos combustíveis como ela é e propor algumas alternativas que viabilizariam uma redução estrutural e perceptível por toda a população.

Vamos às contas: o preço médio do litro da gasolina em Minas Gerais é hoje R\$ 6,12 na pista. Deste valor, 34,8% (R\$ 2,13) vão para a Petrobras, uma empresa controlada pelo poder público, que ainda detém o monopólio do refino. Outros 35,5% (R\$ 2,17) ficam com o poder público, por meio de tributos, enquanto R\$ 1,47 segue para o governo estadual e R\$ 0,70 para o federal. Além disso, 14% (R\$ 0,85) são destinados aos produtores de etanol anidro, que passou a compor 30% da gasolina a partir de agosto. Os elos ainda faltantes são a distribuição, cuja margem histórica é de 10%, ao passo que a migalha final é dividida entre transportadores e donos de postos.



Rafa Macedo
Presidente do Minaspetro

Observem que se considerarmos a Petrobras uma empresa pública, mais de 70% do preço final da gasolina fica com o Estado brasileiro. Ora, se há algo de abusivo neste país e que precisa ser combatido com seriedade é a elevada carga tributária. Este ano, por exemplo, excluindo todos os impostos do combustível, vendemos a gasolina a R\$ 3,82 no Dia Livre de Impostos. Pergunto, então: quem é o verdadeiro vilão nessa história?

Muito se tem reclamado que os sucessivos reajustes não têm chegado ao consumidor. É preciso lembrar, entretanto, que o mercado de combustíveis é livre, ou seja, não há qualquer tipo de tabelamento, fixação de valores mínimos ou máximos e exigência de autorização para reajustes. No que diz respeito aos postos, o que posso garantir é que são 45 mil deles no Brasil, que compõem o elo mais competitivo da cadeia, brigando centavo por centavo pelo cliente na ponta, muitas vezes com preços similares não por cartel, mas por paralelismo concorrencial, na tentativa de atrair o cliente.

Lamentavelmente, o que temos visto é um modus operandi típico de populistas, que busca dar ênfase a soluções simples para problemas complexos e faz questão de remediar sintomas em vez de tratar de fato a doença. A solução para o mercado de combustíveis reside no debate de temas estruturais, como possibilidade de implantação do self-service; combate à sonegação, à adulteração e ao roubo de carga; melhoria da infraestrutura logística; mais competição na distribuição e políticas de eficiência energética para o país.

Incitar os órgãos públicos fiscalizadores contra os postos é querer produzir uma cortina de fumaça na tentativa de obter audiência ou votos para a próxima eleição. O debate precisa de mais seriedade, subsídio técnico e calculadora na mão, para mostrar quem, de fato, possui margem de manobra para ceder nos preços dos combustíveis.

DIRETORIA

Sindicato do Comércio Varejista de Derivados
de Petróleo no Estado de Minas Gerais

Sindicato do Comércio Varejista de Derivados
de Petróleo no Estado de Minas Gerais
Sede: Rua Amoroso Costa, 144, Santa Lúcia
CEP 30350-570 – Belo Horizonte/MG
Tel.: (31) 2108-6500
Fax: (31) 2108-6547
0800-005-6500

Diretoria Minaspetro

Presidente:
Rafael Milagres Macedo Pereira
1º Vice-presidente:
Paulo Miranda Soares
2º Vice-presidente:
Ricardo Pires Lage
1º Secretário:
Carlos Eduardo Mendes Guimarães Júnior
2º Secretário:
Artur Henrique Ferreira Pedrosa
1º Tesoureiro:
Fábio Vasconcellos Moreira
2º Tesoureiro:
Flávio Eduardo de Rezende

Diretores de Áreas Específicas

Diretor de Relações Trabalhistas:
Maurício da Silva Vieira
Diretor de Postos de Rodovias:
Pedro Moreira Guedes
Diretor de Postos Próprios de Distribuidoras:
Flavio Marcus Pereira Lara
Diretor de Relações Ambientais:
Felipe Campos Bretas

Diretores Regionais

Caratinga: Astulho Tavares de Alcântara
Contagem: Leonardo Lemos Silveira
Divinópolis: Diogo Valadão dos Santos
Governador Valadares: Rubens Perim
Ipatinga: Marco Antônio Alves de Magalhães
João Monlevade: Thailor Berchmans Fonseca
Teixeira
Juiz de Fora: Leonardo Assis Mascarenhas
Lavras: Marcos Abdo Sâmia
Montes Claros: Gildeon Gonçalves Durães
Paracatu: Daniel Almeida Kilson
Passos: Reinaldo Vaz Ribeiro
Patos de Minas: Moisés Elmo Pinheiro
Poços de Caldas: Renato Barbosa Mantovani
Filho
Pouso Alegre: Luiz Anselmo Rigotti
Sete Lagoas: Sérgio José do Carmo
Teófilo Otoni: Leandro Lorentz Lamêgo
Ubá: Waltemir Fagundes Lima
Uberaba: Ivan Biondi Dias
Uberlândia: Alexander Gervásio Neves
Varginha: Ronaldo Rezende

Conselho Fiscal
Membros Efetivos
Fernando Antônio de Azevedo Ramos
Humberto Carvalho Rieght
Fábio Croso Soares

Membros Suplentes
Wagner Carvalho Villanuêva
Paulo Eduardo Rocha Machado
José Eustáquio Magalhães Elias

Diretores Adjuntos
Ademyr Eger
Flávio Augusto Diniz Pereira
Bruno Henrique Leite Almeida Alves

Gerente Administrativa
Márcia Viviane Nascimento

Departamento Administrativo
Adriana Soares
Élcia Maria de Oliveira
Gislaine Carvalho
Lais Gomes Barbosa
Luciana Franca Martins
Poliana Gomides

Departamento de Expansão e
Apoio ao Revendedor
João Márcio Cayres
Júlio César Moraes
Marcelo Rocha Silva
Luiz Henrique Nobli
Marcelo Silva
Rodrigo Loureiro Araújo
Jackson Pereira
Pedro Victor

Gerente Comercial
Esdras Costa Reis

Gerente Institucional/Marketing
Guilherme Barbosa

Departamento de Comunicação
Déborah Corsino
Natielle Eleutério Goodgod

Departamento Jurídico
Gerente Jurídica: Mariana Lamounier
Cível / Comercial
Arthur Villamil Martins
Flávia Lobato

Metrológico
Ana Violeta Guimarães
Simone Marçoni
Edimo Antonio Carlos

Trabalhista
André Luis Filomano
Bruno Abras Rajão
Fabiana Saade Malaquias
Luciana Reis
Rommel Fonseca

Tributário
BMM Advocacia Empresarial

Ambiental
Bernardo Souto
Lígia Macedo

Advogados Regionais
Governador Valadares: Natécia Pereira Barroso
Montes Claros: Hércules H. Costa Silva
Poços de Caldas: Matheus Siqueira de Alvarenga
Juiz de Fora: Moreira Braga e Neto Advogados
Associados
Uberlândia: Lira Pontes e Advogados Associados
Uberaba: Lira Pontes e Advogados Associados
Ipatinga: José Edélcio Drumond Alves Advogados
Associados
Varginha: Eduardo Caselato Dantas
Divinópolis: Luciana Cristina Santos
Teófilo Otoni: Eliene Alves Souza



EXPEDIENTE

- Comitê Editorial: Rafael Macedo, Esdras Reis, Márcia Viviane e Guilherme Barbosa
- Produção: Prefácio Comunicação • Jornalista responsável: Ana Luiza Purri (MG 05523 JP)
- Edição: Alexandre Magalhães • Redação: Frederico Gandra
- Projeto gráfico: Tércio Lemos • Diagramação: Blenda Elisa • Revisão: Letícia Purri
- Rua Dr. Sette Câmara, 75 • CEP: 30380-360 • Tel.: (31) 3292-8660 - www.prefacio.com.br
- Impressão: Paulinelli Serviços Gráficos
- As opiniões dos artigos assinados e as informações dos anúncios não são responsabilidade da Revista ou do Minaspetro.
- Para ser um anunciante, solicite uma proposta pelo telefone (31) 2108-6500 ou pelo e-mail ascom@minaspetro.com.br.
- Sede Minaspetro: (31) 2108-6500 e 0800-005-6500 (interior)

SUMÁRIO

14

ANP sucateada:
Cortes comprometem monitoramento
e fiscalização de combustíveis, mas
revendedor não pode baixar a guarda.

6

Giro Jurídico 2025 chega
ao fim com saldo positivo

Alta discreta e dúvidas sobre
recarga marcam o 1º semestre
dos elétricos

9

Contagem regressiva para o
18º Congresso Minaspetro

14

“Construindo o posto do futuro”:
Thaillor Berchmans estreia coluna

22

18

E30 e B15 trazem à
tona velhos dilemas do
mercado brasileiro

Cotidiano da pista inspira
homenagem a revendedores

24



A edição 2025 contou com a presença do presidente Rafa Macedo e da equipe jurídica do Minaspetro.

Exemplo de sintonia

Minaspetro encerra com êxito mais uma edição do Giro Jurídico, levando atendimento especializado e gratuito ao interior de Minas

Nos últimos três meses, o Giro Jurídico percorreu 2.527 quilômetros, passando por oito municípios de diferentes regiões de Minas Gerais — entre elas o Triângulo, Alto Paranaíba, Norte de Minas, Vale do Rio Doce, Sul de Minas, Zona da Mata e Centro-Oeste — e reuniu mais de 462 participantes em encontros gratuitos e bastante procurados pelos associados. Com média de 57 empresários por edição, a iniciativa foi um sucesso absoluto de público e terminou no último dia 22 de julho, em Divinópolis (MG), com a participação de 85 associados.

O evento, que tem se consolidado como uma das principais frentes de relacionamento da entidade com os revendedores do interior, destacou-se pela escuta ativa das demandas regionais e pela entrega de conteúdo técnico de alto nível. As palestras abordaram temas diretamente ligados à rotina dos postos, com foco nas áreas tributária, ambiental, trabalhista e metrológica, com a participação dos principais especialistas do corpo jurídico da entidade — Luciana Madeira (trabalhista), Bruno Tourino (tributário), Bernardo Souto (ambiental) e Simone Marçoni (metrológico).

O presidente do Minaspetro, Rafa Macedo, participou da abertura de quase todas as edições — com exceção

da realizada em Curvelo — e reforçou o compromisso da entidade com o diálogo constante e a oferta de serviços de alto valor agregado para o revendedor. A nova gestora jurídica da entidade, Mariana Lamounier, esteve presente em todos os encontros, fortalecendo o vínculo com os associados e conhecendo de perto as realidades locais.

“O Giro Jurídico reafirma o compromisso do Minaspetro em ser um parceiro efetivo na busca por segurança jurídica e gestão eficiente para os postos, independentemente do tamanho ou da localização do revendedor. Encerramos esta edição com a certeza de que saímos mais fortalecidos”, completa.

Os eventos foram encerrados com o tradicional happy hour, que reuniu diretores e associados, com o intuito de propiciar uma troca de experiências e fortalecer o relacionamento entre a entidade e sua base.

PERSONALIZAÇÃO

Esta foi a terceira edição do Giro Jurídico, iniciativa que, além de proporcionar atualização sobre leis e regulamentações, tem o objetivo de disseminar orientações e proporcionar segurança jurídica aos postos.

Com passagens por Uberlândia, Patos de Minas, Montes Claros, Governador Valadares, Varginha,

Juiz de Fora, Curvelo e Divinópolis, o evento foi uma oportunidade valiosa para que os revendedores se atualizassem sobre as principais mudanças regulatórias e obtivessem orientações práticas, alinhadas à realidade de cada praça.

O diferencial da edição deste ano foi justamente a personalização do conteúdo, moldado conforme as demandas regionais. Em Patos de Minas, por exemplo, a programação teve como foco as atualizações tributárias e o aproveitamento de créditos de PIS/Cofins — temas solicitados previamente pelos participantes. Já em Uberlândia, a pauta metroológica ganhou mais espaço, atendendo à preocupação dos revendedores com exigências técnicas e fiscalização.

Além disso, o encontro passou a oferecer a possibilidade de agendamento prévio de atendimentos individuais, permitindo aos associados esclarecer dúvidas jurídicas específicas com os especialistas da entidade. A iniciativa agregou ainda mais valor ao encontro, ampliando o suporte oferecido nas questões mais sensíveis da operação.

BALANÇO DO GIRO JURÍDICO 2025

Total de quilômetros percorridos:

2.527 km (considerando Belo Horizonte como ponto de partida)

Número total de participantes: **462**

Período:
abril a julho de 2025



GUIAS PRÁTICOS QUE FORTALECEM A REVENDA

Durante o Giro Jurídico 2025, os participantes receberam gratuitamente os guias práticos da Editora Minaspetro sobre Exibição de Preços, Folha de Pagamento e Metrologia. Lançados em 2023, esses materiais se consolidaram como ferramentas técnicas para orientar a rotina da revenda, esclarecer dúvidas comuns e prevenir autuações da ANP, reforçando o compromisso do sindicato em disseminar informação de qualidade por todo o estado.

EXIBIÇÃO DE
PREÇOS



FOLHA DE
PAGAMENTO



METROLOGICO



jbw Contabilidade

**Contabilidade
segura?
Escolha a JBW!**

Há mais de 30 anos unindo
acolhimento e automação.

Temos foco em postos de gasolina!

- Contabilidade em Geral
- Planejamento Tributário
- Regularização de Empresas
- Folha de Pagamento
- Consultoria Contábil e Outros Serviços



(31) 9 9954 2134

(31) 3274 6685



Avanço em ritmo lento

Eletromobilidade cresce timidamente no 1º semestre, mas investimento em recarga ainda é incerto



Setor de elétricos cresce 9,5% no semestre e já representa 8% dos veículos leves no Brasil, mas ritmo de avanço deve ser mais lento.

O primeiro semestre de 2025 confirmou o avanço dos veículos eletrificados — que incluem híbridos, híbridos plug-in e 100% elétricos — no mercado nacional. Mesmo em um ritmo de crescimento mais lento, esses modelos alcançaram 8% de participação entre os veículos leves no Brasil, mantendo uma trajetória de expansão.

Dados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) mostram que o setor cresceu 9,5% em comparação ao mesmo período de 2024. No total, foram 86.849 veículos eletrificados emplacados até junho, número que sobe para 114.083 unidades quando se consideram também os chamados micro-híbridos, veículos que combinam motor a combustão com uma pequena bateria elétrica de 12V ou 48V.

Apesar do bom desempenho, o vice-presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), Thiago Sugahara, alerta que o mercado não deve manter o ritmo acelerado de crescimento dos últimos anos. “Desde 2020, saímos de 1% para 7% de market share (fatia de mercado). Em 2025, devemos chegar a 8%, mas já não é mais aquele salto exponencial dos últimos anos”, afirma.

O vice-presidente do Minaspetro, Ricardo Pires,

destaca que, mesmo com crescimento percentual nas vendas, o volume de veículos elétricos ainda é pequeno em relação à frota total do país. Para ele, o mercado brasileiro ainda é incipiente e enfrenta diversos entraves práticos, econômicos e comportamentais — o que torna, por enquanto, pouco atrativo o investimento em infraestrutura de recarga por parte dos revendedores.

No entanto, o segundo semestre deve marcar um aumento na produção nacional de veículos eletrificados, com a chegada de novas montadoras ao Brasil — o que pode contribuir para a redução dos preços, que ainda é um entrave para a maioria dos consumidores. Ao mesmo tempo, a alíquota de importação desses veículos chegará a 30% — em contrapartida, o Governo de Minas Gerais isentou do pagamento de IPVA os veículos eletrificados produzidos no estado.

MUDANÇA NO PERFIL

O avanço da eletromobilidade tem sido impulsionado por diversos fatores: maior diversidade de modelos, preços mais competitivos, novas marcas no mercado e crescente preocupação com eficiência energética. Segundo Sugahara, essa combinação

tem levado o consumidor brasileiro a optar por tecnologias mais modernas, como os híbridos plug-in e os 100% elétricos (BEVs), que hoje dominam as vendas no segmento.

No primeiro semestre de 2025, os híbridos plug-in (PHEV) lideraram os emplacamentos, com pouco mais de 42 mil unidades, seguidos pelos elétricos (BEVs), que ultrapassaram a marca de 30 mil veículos vendidos. Juntos, os dois modelos concentram as maiores participações na frota eletrificada nacional, com 35% e 28%, respectivamente, segundo dados da ABVE.

Já os híbridos do tipo HEV Flex, que chegaram a liderar o mercado de eletrificados em anos anteriores, perderam participação e agora ocupam a terceira posição no segmento, com 16% de market share. Os híbridos convencionais a gasolina, por sua vez, representam apenas 7%, segundo a ABVE.

Uma categoria que tem ganhado destaque é a dos micro-híbridos (MHEV), que saltaram de 6.400 emplacamentos no primeiro semestre de 2024 para mais de 27 mil neste ano. Com isso, passaram a ocupar a quarta posição entre os veículos eletrificados, com cerca de 8% do mercado. Sugahara aponta que o crescimento tem sido impulsionado, sobretudo, pelo aumento da produção nacional desse tipo de modelo.

Embora façam parte do universo dos eletrificados, os MHEV não são capazes de movimentar o veículo exclusivamente com eletricidade — o que os diferencia de HEV, PHEV e BEV. Por isso, são considerados uma forma mais leve de eletrificação. Não por acaso, ao divulgar os dados relativos ao mercado, a ABVE separa os micro-híbridos das demais categorias.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Belo Horizonte é a terceira cidade do país que mais vendeu veículos eletrificados leves no 1º semestre de 2025, com 3.442 emplacamentos, atrás apenas de São Paulo (11.121) e Brasília (8.483). O vice-presidente ABVE explica que esse resultado é fruto principalmente de políticas públicas de incentivo à eletromobilidade, como a isenção de IPVA em Minas Gerais para veículos produzidos no estado.

“Hoje, essa medida beneficia especialmente a Fiat (Stellantis), única montadora em Minas com produção de veículos microhíbridos — o que ajuda a explicar o crescimento desses emplacamentos no estado. É um exemplo de como políticas públicas podem estimular o avanço de determinadas tecnologias. A ABVE defende que esses incentivos são importantes e que, idealmente, deveriam ser mais amplos, como no Distrito Federal (que isenta todos os veículos elétricos do IPVA, independentemente de onde o modelo foi produzido), para acelerar ainda mais a transição”, afirma Sugahara.

Inicialmente implementada por meio de decreto do governador Romeu Zema (Novo), a isenção de IPVA para carros novos elétricos, híbridos, movidos a gás natural ou abastecidos exclusivamente com etanol, fabricados em Minas Gerais, foi convertida em lei

pela Assembleia Legislativa em 25 de junho. A Fiat produz em sua fábrica de Betim (MG) dois modelos classificados como híbridos leves (MHEV): o Pulse e o Fastback.

Apesar do avanço da eletromobilidade, Belo Horizonte conta com apenas 200 eletropostos — número bem inferior aos de São Paulo e Rio de Janeiro, que somam, respectivamente, 1.741 e 848 unidades, segundo dados da ABVE. A capital mineira ocupa a 11ª posição no ranking nacional de cidades com eletropostos de recarga lenta e/ou rápida, atrás de cidades como Salvador (BA), Fortaleza (CE), Campinas (SP), Brasília (DF), Curitiba (PR), Goiânia (GO), Florianópolis (SC) e Porto Alegre (RS).

A situação é ainda mais crítica no interior de Minas, onde Uberlândia e Juiz de Fora lideram a oferta de eletropostos, com apenas 87 e 52 unidades, respectivamente. Os dados evidenciam os desafios para a expansão da eletromobilidade, que esbarra não apenas na infraestrutura, mas também em questões culturais e comportamentais, que afetam diretamente a Revenda de combustível.

DESAFIOS

Ricardo Pires, vice-presidente do Minaspetro, ainda não enxerga viabilidade prática e econômica na implantação da recarga elétrica em seus postos. Entre os principais obstáculos, ele destaca o alto custo de investimento para instalação, o baixo retorno financeiro, a preferência dos proprietários por recarregar os veículos em casa, a dificuldade de manutenção e a autonomia dos veículos.

Ele aponta os veículos híbridos — responsáveis pela maior parte das vendas de eletrificados no Brasil — como os principais “vilões” do mercado de combustíveis. Embora ainda utilizem combustíveis fósseis, esses modelos oferecem uma autonomia muito superior à dos veículos a combustão convencionais e até mesmo à dos 100% elétricos, o que reduz significativamente a frequência de abastecimento.

“O carro híbrido tá sumindo do posto — o cara vai lá abastecer uma vez na vida, outra na morte — e a gente segue ‘preocupado’ só com o elétrico, ninguém fala do híbrido como deveria. Estão lançando carro (híbrido) que faz 2.000 km com um tanque! Ou 1.500 km, fácil. Mas o foco segue todo no elétrico”, questiona.

Isso é possível porque, nos veículos híbridos, há uma combinação entre os dois sistemas de propulsão. Em situações em que o carro está parado, como em semáforos ou congestionamentos, o motor elétrico entra em funcionamento — justamente nos momentos em que um veículo convencional consome mais combustível. Isso reduz o uso do motor a combustão e melhora a eficiência energética.

Segundo Pires, os donos de postos devem ficar atentos aos modelos 100% elétricos (BEV) e aos híbridos plug-in (PHEV), que podem ser recarregados na tomada, ao contrário dos HEVs e MHEV. No entanto, ele explica que apenas uma pequena parte



Divulgação/BYD Brasil.

BRASIL AUMENTA A PRODUÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

O segundo semestre de 2025 traz boas projeções para o mercado de veículos elétricos no Brasil, com a abertura de duas novas fábricas, que aproveitam estruturas de antigas montadoras a combustão. Líder de mercado, a BYD inaugurou em julho sua primeira unidade no país, em Camaçari (BA), no antigo complexo industrial da Ford, desativado em 2021. Já a GWM deve iniciar sua produção nacional em Iracemápolis (SP), onde antes funcionava uma fábrica da Mercedes-Benz.

O movimento ocorre justamente no momento em que o governo federal eleva as alíquotas de importação: 25% para veículos elétricos, 28% para híbridos plug-in e 30% para híbridos convencionais. O reajuste faz parte de um cronograma de aumentos graduais aprovado pela Câmara de Comércio Exterior (Camex) e divulgado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Antes zerada, a alíquota de importação para veículos eletrificados começou a subir em 2024 e seguirá em escalonamento até julho de 2026, quando atingirá 35% para todos os tipos de eletrificados. A medida tem como

objetivo incentivar a produção nacional e atrair investimentos industriais.

“O Brasil segue comprometido com políticas públicas para o desenvolvimento da indústria nacional, como o programa Mover (Programa Mobilidade Verde e Inovação). Temos diversas montadoras anunciando novos investimentos e a abertura de fábricas no país. A produção de automóveis está crescendo, assim como a comercialização prevista para 2025”, afirma Thiago Sugahara, vice-presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE).

Apesar da expectativa em torno da transição, o vice-presidente do Minaspetro, Ricardo Pires, alerta que a lei que isenta do IPVA os veículos com mais de 20 anos vai na contramão desse movimento, ao desincentivar a renovação da frota. “Acho que, primeiro, caberia ao Legislativo incentivar não a perenidade do veículo, mas a troca por um modelo mais moderno e menos poluente. A partir do momento em que se isenta de tributos, está se incentivando a permanência nas ruas de um veículo obsoleto e poluente”, afirma. A medida é vista como retrocesso pelo setor elétrico brasileiro.

dos PHEVs suporta recarga rápida em corrente contínua (DC), recurso mais comum nos BEVs.

“A maioria (dos PHEV) só admite recarga em corrente alternada, que é o carregador lento. No fim das contas, não adianta eu olhar só o PHEV também, porque a maioria vai recarregar em casa, em energia lenta. E aí não faz sentido (o investimento)”, aponta. Segundo a Agência Internacional de Energia (IEA), cerca de 80% das recargas de carros elétricos em todo o mundo são realizadas nas casas dos próprios proprietários.

Além disso, Minas Gerais tem avançado rapidamente na infraestrutura de energia solar, disputando com São Paulo o primeiro lugar em instalação de painéis, o que tem levado muitos brasileiros a fazer a transição para veículos eletrificados, a fim de aproveitar a energia gerada em casa e reduzir os gastos com combustível.

“ESTÁGIO INICIAL”

O baixo fluxo de veículos eletrificados nos postos é uma das principais barreiras para o investimento em infraestrutura de recarga por parte dos

estabelecimentos que buscam inovar e ampliar seus serviços. Ainda segundo Pires, o investimento para adquirir e instalar um carregador gira em torno de R\$ 250 mil a R\$ 300 mil, mas o retorno financeiro é baixo — a receita mensal costuma ficar abaixo de R\$ 1.500 ou R\$ 1.800.

“É uma barreira, porque todo revendedor quer ganhar dinheiro, fechar a conta. E, quando ele percebe que o fluxo ainda é pequeno, acaba desanimando. Ou seja, ainda não há uma demanda significativa por recarga em postos, justamente porque estamos em uma fase muito inicial da frota eletrificada no Brasil”, afirma.

Apesar do crescimento percentual, o vice-presidente do Minaspetro acredita que o número total de veículos elétricos (BEV) e híbridos plug-in (PHEV) circulando ainda é muito reduzido em comparação com a frota total de veículos do país, o que limita a demanda por recarga. Ele afirma que a infraestrutura de recarga pública ainda é precária e que não há um projeto realmente estruturado sobre o tema, destacando inclusive a ausência da

participação da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) na discussão.

Para os donos de postos, a decisão de investir em carregadores vai além do custo. Envolve também o desafio de lidar com equipamentos eletrônicos mais complexos, que exigem assistência técnica especializada. “Quando a bomba de combustível quebra, o mecânico resolve em minutos. Já o carregador precisa de suporte mais técnico, o que gera insegurança e demanda um retorno mais claro do investimento”, explica Pires.

Outro obstáculo está na variedade e na confiabilidade dos equipamentos disponíveis no mercado. “Hoje, a maioria dos carregadores é importada da China, e os revendedores ainda estão tentando entender quais marcas realmente entregam qualidade. Diferente das bombas de combustível, cujos fornecedores já conhecemos bem, os carregadores ainda são uma novidade”, completa.

Por fim, ele acredita que os revendedores interessados em investir na tecnologia devem enxergar o negócio de forma ampla – a recarga elétrica proporciona maior tempo de permanência no posto, o que pode aumentar a rentabilidade por metro quadrado ao ampliar a oferta de serviços. “Às vezes, a recarga em si tem uma rentabilidade complementar, e o ganho real está nos outros atributos que ela pode oferecer”, destaca.

A recomendação é que o posto só invista em carregadores se for uma estrutura completa, com loja de conveniência e serviços agregados. “Se o revendedor tem um posto que oferece apenas o básico, carregador elétrico não é o negócio dele. Esse tipo de investimento é para quem já tem mais a oferecer. Ele é o segundo passo, não adianta querer começar pelo carregador”, frisa.

Por outro lado, Pires chama atenção para a tendência de envelhecimento da frota a combustão, que ele considera uma “sobrevida” para os postos de combustíveis diante do avanço dos elétricos. E observa que a isenção de IPVA para veículos com mais de 20 anos contribui para esse cenário – em 2024, a idade média dos veículos com quatro rodas ou mais chegou a 10 anos e 11 meses, um mês a mais do que em 2023, o que faz com que sejam uma garantia de demanda para combustíveis e serviços.

“Veículos mais antigos, como bem sabemos, consomem mais e demandam mais manutenção, o que se traduz em mais visitas ao posto para abastecimento e troca de óleo. Esse envelhecimento não é um acaso; é um reflexo direto do alto custo dos veículos novos, dos juros elevados e da dificuldade de acesso ao crédito, que têm direcionado os consumidores ao mercado de seminovos e usados e não para o elétrico, que ainda está em outra prateleira de preço”, explica.

INOVAÇÃO e TECNOLOGIA, rentabilizando seu Negócio.

Soluções para Banho

Sustentabilidade aliada a gestão eficiente e rentabilidade.



SMART SHOWER
WIFI

SMART SHOWER
INOVAÇÃO unindo
INTERATIVIDADE,
EFICIÊNCIA e RENTABILIDADE.



Serviços Diversos

Inovação, Versatilidade e Rentabilidade.



MINI SMART
A solução compacta
e versátil para gestão
otimizada dos serviços.



MOEDEIRO SMART
Revitalize a
experiência de
calibração com a
tecnologia do futuro!

RTI
soluções
inteligentes

+55 (31) 3037 8592
contato@rtisolutions.com.br
www.rtisolutions.com.br



Vagas limitadas

Congresso Minaspetro 2025: garanta seu ingresso e participe do principal encontro da Revenda de combustíveis no Brasil



Evento acontece no Expominas, maior centro de eventos de Minas Gerais, e reúne grandes nomes na programação; confira.

Os números não mentem. Consolidado como o principal encontro do setor de combustíveis e mobilidade no Brasil, o Congresso Minaspetro chega à sua 18ª edição com mais de 700 ingressos vendidos e quase 80% da feira reservada por expositores. As vagas são limitadas e a inscrição antecipada garante mais benefícios aos participantes. Marcado para os dias 2 e 3 de outubro, no Expominas, em Belo Horizonte, o evento apresentará uma programação voltada ao fortalecimento da Revenda diante das transformações do mercado. O ambiente foi cuidadosamente planejado para estimular o networking, oferecendo espaços de convivência e uma área destinada a alimentação que proporcionarão uma experiência mais dinâmica e confortável aos visitantes.

A edição de 2025 se destaca pela ampliação da feira de negócios, que ocupará uma área de 1.500 m² — o dobro do espaço da edição anterior — e contará com até 80 estandes, incluindo o da Minaspetro. Até o momento, 60 empresas já confirmaram presença como expositoras, entre elas as recém-anunciadas Transpedrosa, Viaflex, TMT Tanques e MTX Filtros.

Empresas interessadas em expor na feira ainda podem garantir estande. Para mais informações, o contato pode ser feito pelos e-mails: lais@minaspetro.com.br / lucianafranca@minaspetro.com.br.

NOMES DE PESO

A variada programação inclui palestras inspiradoras, painéis com executivos do setor, conteúdos inéditos sobre tendências e inteligência de mercado, além de treinamentos focados em gestão de equipes.

Entre os destaques confirmados estão o ex-ministro da Economia Paulo Guedes, o influenciador Eduardo Feldberg (Primo Pobre), o apresentador Pablo Spyer (Tourinho de Ouro), o empresário Ricardo Nunes, o executivo Cláudio Vicente (referência no modelo Disney) e a especialista em neuroliderança Carolina Silva.

Com foco em inovação, o congresso oferece uma trilha paralela de capacitação exclusiva para gerentes, abordando temas como liderança, finanças e saúde mental no ambiente corporativo, com conteúdos especialmente desenvolvidos para a Revenda.

O evento também inclui uma programação voltada a toda a família. No segundo dia, o público poderá assistir à apresentação do grupo de humor Os Melhores do Mundo, referência nacional no teatro cômico, e ao show do grupo Sambô, durante a Festa do Revendedor — que mistura pagode com sucessos da música internacional.

Confira ao lado a programação completa e os valores dos ingressos.

18º CONGRESSO

DOS REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS DE MINAS GERAIS

A mobilidade se encontra aqui

INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE O EVENTO

LOCAL:

Expominas
Av. Amazonas, 6200 –
Gameleira,
Belo Horizonte/MG

DATA:

2 e 3 de outubro
de 2025

INSCREVA-SE:

credenciamentodeeventos.com.br/minaspetro2025



PROGRAMAÇÃO COMPLETA:

congressominaspetro.com.br



PROGRAMAÇÃO

REVENDEDORES

02 DE OUTUBRO

Palestra “Desafios e oportunidades para o Brasil em 2025” com Paulo Guedes

Painel “O mercado de combustíveis no Brasil: logística, transição energética, distribuição e novos negócios” com CEO's das principais distribuidoras

Palestra “Fator UAU! O jeito Disney de encantar” com Claudio Vicente

03 DE OUTUBRO

Painel “Desafios e Inovações do Sindicato” com Jurídico Minaspetro

Palestra “O início de tudo, como tudo começou” com Ricardo Nunes

Palestra “Touro de ouro” com Pablo Syper

Apresentação “O melhor dos melhores” com Os Melhores do Mundo

Festa do Revendedor - Show do Grupo Sambô

GERENTES

APENAS EM 2 DE OUTUBRO

Palestra “Como montar e manter uma equipe de excelência no posto de serviços” com Marcelo Borja

Painel “Desafios do Sindicato” com Jurídico Minaspetro

Palestra “Suas finanças, colocando a casa em ordem” com Primo Pobre (Eduardo Feldberg)

Palestra “O cérebro do líder: Como a neuroliderança pode melhorar a tomada de decisões e a gestão de equipes” com Carolina Silva

Palestra “Ansiedade dos tempos modernos” com Marcio Caixeta

PATROCINADORES



Competitividade ameaçada

Cortes orçamentários comprometem atuação
da ANP em todo o território nacional



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) enfrenta um dos momentos mais críticos de sua história. Com um orçamento para despesas discricionárias 82% menor do que o autorizado em 2013 — em valores corrigidos pela inflação —, a autarquia tem adotado uma série de medidas emergenciais para manter minimamente suas atividades, o que inclui desde a suspensão de programas essenciais até a redução do expediente em sua sede no Rio de Janeiro. As restrições colocam em xeque o papel regulador do órgão e geram preocupação em todo o setor, que vê na fiscalização um instrumento vital para coibir irregularidades e preservar a competitividade do mercado.

A situação afeta diretamente a atuação da agência em áreas sensíveis como a verificação da qualidade dos combustíveis e o combate à chamada “bomba baixa”, que faz com que o consumidor pague por um volume não abastecido. Entre os impactos mais imediatos está a dificuldade de fiscalizar a implementação das novas misturas obrigatórias de biocombustíveis, com o B15 e o E30 válidos a partir de 1º de agosto.

“A comercialização dos combustíveis E30 e B15 exige a presença da ANP em campo para garantir a qualidade do produto, e essa atuação está sendo comprometida pelos cortes orçamentários”, alertou o diretor-geral da ANP, Bruno Caselli, durante audiência pública no Senado, realizada em 8 de julho. A Fecombustíveis (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes), que representa o setor, solicitou à ANP o adiamento da implementação das novas misturas de etanol à gasolina e de biodiesel ao diesel. Até o momento, no entanto, o pedido não foi atendido.

TRIMESTRE PERDIDO?

Segundo dados oficiais, o valor autorizado para as despesas discricionárias da ANP em 2024 caiu para R\$ 134 milhões — bem abaixo dos R\$ 749 milhões registrados em 2013. A situação se agravou com a publicação do Decreto nº 12.477, de maio deste ano, que bloqueou R\$ 7,1 milhões e contingenciou outros R\$ 27,7 milhões, reduzindo o orçamento total da Agência para apenas R\$ 105,7 milhões. A autarquia corre o risco de “encerrar 2025 com um trimestre inteiro perdido”, caso o cenário não seja revertido, conforme alertou Caselli no Senado.

“Com a redução da previsão orçamentária, limitada a R\$ 105 milhões até o final do ano, corremos o risco de encerrar 2025 com um trimestre inteiro da agência perdido. É um valor completamente incompatível com as nossas necessidades. Compreendemos a questão da política fiscal, mas o fato é que a capacidade de atuação do regulador fica extremamente limitada nesse contexto”, afirmou o diretor-geral.

Entre as medidas adotadas para reduzir despesas estão o corte de 44% nos gastos com diárias e passagens (que afetam o trabalho dos fiscais), a suspensão de novas aquisições, o fechamento da sede da ANP em três dias da semana, a rescisão de contratos e a supressão de 41 postos de trabalho terceirizado. Além disso, programas estratégicos foram diretamente impactados: o Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC) foi suspenso temporariamente, e o Levantamento de Preços de Combustíveis (LPC) teve seu contrato reduzido em 50%.

A interrupção do PMQC resultou na paralisação da coleta de quase 5 mil amostras mensais e na suspensão de mais de 40 mil ensaios laboratoriais, comprometendo a capacidade da ANP de detectar adulterações e assegurar a conformidade dos combustíveis comercializados no país. De acordo com dados da própria agência, entre 2016 e junho de 2025, o programa identificou quase 20 mil amostras de gasolina, diesel e etanol adulteradas em postos de combustíveis no Brasil. O principal alvo das adulterações é o diesel, fonte de quase 60% das irregularidades observadas no período.

Em comunicado exclusivo à Revista Minaspetro, a ANP esclareceu que está “trabalhando para que o PMQC seja retomado o mais rápido possível, devido à sua importância para que a Agência continue

"COM A REDUÇÃO DA PREVISÃO ORÇAMENTÁRIA, ATÉ O FINAL DO ANO, CORREMOS O RISCO DE ENCERRAR 2025 COM UM TRIMESTRE INTEIRO DA AGÊNCIA PERDIDO."

Bruno Conde Caselli | diretor-geral da ANP

cumprindo, de maneira eficaz, sua missão de proteger os direitos dos consumidores de combustíveis". A agência reforça que as ações de fiscalização não foram interrompidas.

A ANP explicou ainda que o PMQC e as ações de fiscalização são iniciativas distintas. O PMQC tem caráter estatístico: monitora o mercado nacional de combustíveis e aponta índices de conformidade, traçando um panorama amplo do setor. O programa é executado por universidades e institutos de pesquisa contratados pela ANP, como a Universidade Federal

REFLEXO EM OUTRAS AGÊNCIAS

A crise enfrentada pela ANP não é um caso isolado. Outras agências reguladoras federais também vêm sofrendo com restrições severas. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por exemplo, opera hoje com o menor orçamento da sua história e precisou recorrer a um remanejamento emergencial de recursos para manter a aplicação de provas e as ações de fiscalização. A liberação foi viabilizada após articulação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) sofreu cortes que podem levar à desativação de um terço da Rede Hidrometeorológica Nacional, com impactos diretos na capacidade de prever eventos extremos como enchentes e secas. Segundo o diretor interino da ANA, o orçamento da Agência caiu 35%, entre 2020 e 2025, reduzido de R\$ 301,5 milhões para R\$ 196,4 milhões.

Já a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) prevê a interrupção de serviços de ouvidoria e a limitação do horário de funcionamento por falta de recursos. Com o contingenciamento de 25%, o orçamento discricionário caiu para R\$ 117 milhões — mesmo patamar de 2016, apesar do crescimento do setor nos últimos anos. A limitação compromete repasses a agências estaduais, o atendimento ao consumidor e a regulamentação de temas estratégicos para o mercado de energia elétrica.

FRAUDES AMEAÇAM CONCORRÊNCIA ENTRE POSTOS

Enquanto isso, a realidade dos postos exige atenção redobrada. A combinação de mercado irregular, fragilidade na fiscalização e atuação de grupos criminosos cria um cenário de risco para consumidores e empresários. Para o Minaspetro, é hora de unir esforços em defesa da legalidade, da concorrência justa e da segurança no setor.

A campanha publicitária lançada pelo Minaspetro em 2024, com o slogan “Fuja dessa bomba”, alertava para as fraudes mais comuns e prejudiciais ao consumidor: adulteração de combustíveis, fraude volumétrica e sonegação fiscal. A ação incentivava o uso do canal de

denúncias da ANP, contribuindo para fortalecer a atuação do órgão. No entanto, diante do atual processo de sucateamento da agência, a efetividade desse instrumento está comprometida.

A ANP suspendeu temporariamente o contrato com a empresa que gerencia seu canal de relacionamento com a sociedade e, desde 15 de julho, o disque denúncia está desativado. A partir de agora, consumidores, agentes econômicos e pesquisadores devem utilizar o Fala.BR — plataforma integrada da CGU — para contato com a agência. A medida faz parte das ações adotadas diante dos sucessivos cortes orçamentários.



de Minas Gerais (UFMG), em Belo Horizonte, além do laboratório próprio da agência, o Centro de Pesquisas e Análises Tecnológicas (CPT).

Por outro lado, as ações de fiscalização conduzidas diretamente por servidores da ANP prosseguem. Segundo a agência, a Lei Orçamentária Anual (LOA) autoriza a execução dessas atividades por meio dos recursos destinados à Ação 212J – Regulação da Distribuição e Revenda de Derivados de Petróleo e Biocombustíveis. Essa rubrica cobre os custos relacionados à verificação do cumprimento da legislação e ao controle da qualidade dos combustíveis comercializados no país.

Em 2024, foram autorizados R\$ 37,5 milhões para essa finalidade — valor que, segundo a ANP, foi integralmente executado ao longo do exercício. Para 2025, a LOA prevê uma dotação de R\$ 38,1 milhões. No entanto, a liberação desse montante depende do andamento da programação orçamentária e financeira, uma vez que o orçamento da agência está sob contenção. “Poderá ser executado plenamente ou não, a depender das atualizações até o final do exercício”, informou a ANP.

A ANP esclareceu ao Minaspetro que vem enfrentando, nos últimos anos, restrições orçamentárias recorrentes, além de limitações no seu quadro de pessoal. “A Agência tem buscado se adaptar a esse cenário para cumprir suas atribuições primordiais, que incluem a proteção dos interesses dos consumidores em relação a preço, qualidade e oferta dos produtos, além de garantir um mercado concorrencial saudável”.

Como parte desse esforço, a ANP afirma estar continuamente aprimorando procedimentos e metodologias com o objetivo de aumentar a efetividade das ações de fiscalização. Os dados de 2024 demonstram a eficácia dessas medidas: mesmo diante das limitações orçamentárias, foram realizadas 17.341 ações de fiscalização em todo o território nacional – cerca de 27% dessas ações resultaram em autos de infração, um aumento em relação aos 23% registrados em 2023.

A Agência também diz que mantém parcerias com diversos órgãos públicos, como ministérios públicos, Procons e secretarias de Fazenda, em diferentes estados e municípios, para reforçar a fiscalização do mercado de combustíveis.

REAÇÃO

Diante da gravidade do cenário, ANP tem se mobilizado para reverter os cortes no orçamento. Em audiência no Senado, Bruno Caselli defendeu, como medida emergencial, a liberação imediata dos R\$ 35 milhões contingenciados em 2025, recompondo integralmente o orçamento originalmente previsto.

Para o médio e longo prazos, a ANP destaca a necessidade de medidas legislativas estruturantes que garantam a preservação

orçamentária das agências reguladoras. Entre elas, está o apoio aos projetos de lei PLP 73/2025 e PL 1374/2025, ambos de autoria do senador Laércio Oliveira (PP-PE), que tratam do tema.

Questionada sobre os motivos dos cortes, a ANP esclarece que não cabe à agência justificar decisões do governo relacionadas ao seu orçamento. A agência explica que seus recursos para despesas discricionárias são provenientes do governo federal e afirma que sua diretoria se mantém atuante para que, o mais rápido possível, o quadro de restrições seja superado.

Despesas discricionárias são gastos que o governo pode ajustar ou cancelar conforme suas prioridades — como investimentos, contratos e despesas administrativas. Diferem das despesas obrigatórias, que são compromissos fixos, como salários e benefícios. No caso da ANP, as despesas discricionárias incluem recursos destinados à fiscalização, ao monitoramento e ao funcionamento da agência.

Embora seja vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), a ANP é uma autarquia federal cujo orçamento integra o Orçamento Geral da União, elaborado pelo Poder Executivo e aprovado pelo Congresso Nacional. As despesas discricionárias da ANP são aprovadas anualmente e executadas via Tesouro Nacional, mas os limites de empenho e movimentação desses recursos são definidos pelo Ministério do Planejamento e Orçamento, com apoio da Junta de Execução Orçamentária (JEO).



ADVOGADA APONTA RETROCESSO

Para a advogada do setor metrológico do Minaspetro, Simone Marçoni, o corte de recursos da ANP é um retrocesso: “O Minaspetro defende uma fiscalização ativa e eficiente, que permita identificar quem atua de forma irregular. Cortes no orçamento comprometem esse trabalho e acabam penalizando quem trabalha corretamente”, afirma.

A principal preocupação da advogada diz respeito à possível interrupção do Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC). Embora esse programa não resulte em autuações, ele é fundamental para mapear regiões com maior incidência de desconformidades e orientar as ações fiscais. Sem ele, a ANP perde uma ferramenta estratégica de prevenção de crimes e planejamento de fiscalização.

Ela ressalta que os cortes também impactam diretamente a atividade fiscalizatória in loco, reduzindo recursos para despesas básicas como passagens e hospedagens dos fiscais — ainda que a agência não tenha suspenso oficialmente essas ações.

A advogada explica a diferença entre o monitoramento técnico e a fiscalização realizada pela ANP: no monitoramento — como o conduzido

pela UFMG em Minas — são coletadas amostras de combustível sem a obrigatoriedade de deixar contraprova no posto. Esse procedimento tem caráter estatístico e serve para identificar padrões regionais de qualidade. Embora não resulte em sanções, os dados obtidos ajudam a direcionar os esforços de fiscalização para cidades ou regiões com indícios de desconformidade.

Já a fiscalização efetiva é realizada por agentes da ANP. Nessa modalidade, o fiscal coleta a amostra, deixa a contraprova no posto e envia o material ao laboratório. Se for constatada desconformidade, o posto pode ser autuado. Nesse contexto, Simone reforça que o revendedor deve reter a contraprova e as três amostras-testemunha até a divulgação do laudo laboratorial.

Muitos, no entanto, descartam esse material antes do prazo, o que inviabiliza a defesa em caso de autuação. Elas são indispensáveis, sobretudo, em casos em que a não conformidade decorre da distribuidora — em parâmetros que o revendedor não tem como verificar antes do descarregamento. “Se houver desconformidade no laudo, o auto de infração será encaminhado pelos Correios ou por e-mail. A única defesa possível é apresentar a contraprova e as amostras-testemunha”, reforça Simone.



Nova mistura, velhos dilemas

Ao elevar mais uma vez a proporção de biocombustíveis na gasolina e no diesel, governo reacende preocupações com impactos em motores e preços



Presidente Lula e o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) em Brasília (DF), que aprovou a nova mistura como parte do projeto Combustível do Futuro.

Em meio à guerra entre Israel e Irã, que resultou em alta no preço do barril de petróleo diante do receio de um possível fechamento do Estreito de Ormuz — por onde passa cerca de um terço do petróleo transportado por via marítima no mundo —, o governo brasileiro anunciou, em 25 de junho, uma nova elevação na proporção de etanol na gasolina e de biodiesel no diesel. Os novos percentuais entraram em vigor no dia 1º de agosto e reacenderam antigas polêmicas relacionadas à mistura.

Com a medida, o governo federal espera uma redução de até R\$ 0,20 no preço dos combustíveis na bomba para o consumidor. No entanto, a Revenda discorda e projeta até mesmo uma leve alta, diante do

provável aumento na demanda pelos combustíveis renováveis produzidos pelo agronegócio. Vale lembrar que todos os anúncios sobre mudança no teor de etanol foram acompanhados de uma previsão de queda no preço final, o que não se confirmou na prática, uma vez que o preço do combustível nas usinas seguiu sentido inverso.

Ou seja, além do fato de a elevação resultar em uma gasolina “menos pura”, a maior preocupação do Minaspetro reside na elevação de custos para o consumidor: no fechamento desta edição, o litro do etanol anidro era mais caro (R\$ 2,91) do que o da gasolina A (R\$ 2,85) – já na primeira semana após o anúncio, os usineiros elevaram o preço em R\$ 0,09, contrariando as previsões otimistas do governo Lula.

INFLUÊNCIA

O governo justificou a medida como uma forma de reduzir a dependência brasileira de combustíveis fósseis e as importações em um momento de incertezas no mercado global — e de promover os benefícios ambientais dos biocombustíveis, que contribuem para a redução das emissões de gás carbônico, especialmente às vésperas da realização da COP 30, em Belém (PA), em novembro deste ano.

Outra justificativa é que a medida fortalece a produção nacional e contribui para o desenvolvimento econômico do país, beneficiando especialmente o setor do agronegócio — que conta com uma das bancadas mais influentes e atuantes em Brasília. Com a nova demanda garantida por lei, o setor prevê investimentos superiores a R\$ 10 bilhões e a geração de mais de 50 mil empregos.

A medida impulsiona especialmente as usinas de cana-de-açúcar, os produtores de milho e a cadeia da soja — matérias-primas do etanol e do biodiesel — e consolida o agronegócio como protagonista no novo modelo de abastecimento do país. Para 2025, a projeção da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) indica um crescimento de 11% no PIB da cadeia da soja e do biodiesel, impulsionado por uma colheita recorde do grão e pelo aumento da mistura no combustível.

No entanto, especialistas do setor ainda manifestam certo temor sobre o real impacto da mudança, que pode afetar mais as pessoas de baixa renda do que as de alta renda no Brasil.

CRÍTICO

O engenheiro e jornalista Boris Feldman é um crítico da mudança do teor dos combustíveis. Em entrevista exclusiva à Revista Minaspetro, ele lembrou que o aumento da mistura de etanol na gasolina e de biodiesel no diesel decorre da Lei Combustível do Futuro, que prevê elevação de até 35% de etanol na gasolina e 20% de biodiesel no diesel nos próximos anos.

“Eles aproveitaram a ameaça de fechamento do Estreito de Ormuz para acelerar o processo. A lei estabelece que o teor de etanol na gasolina pode chegar a 35%, desde que respaldado por estudos de viabilidade técnica. Mas isso, na prática, não acontece”, disse.

O governo alega que a decisão do CNPE foi embasada em um processo técnico coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, cujo resultado atestou a segurança e a viabilidade técnica das misturas, permitindo sua adoção imediata sem impactos negativos para veículos ou consumidores — versão questionada pelo jornalista.

Ele também duvida que o preço da gasolina C nas bombas caia — Segundo fontes do setor de Revenda, o preço pode, inclusive, aumentar — e, mais uma vez, o dono de posto corre o risco de ser responsabilizado.

EFEITO VARIADO

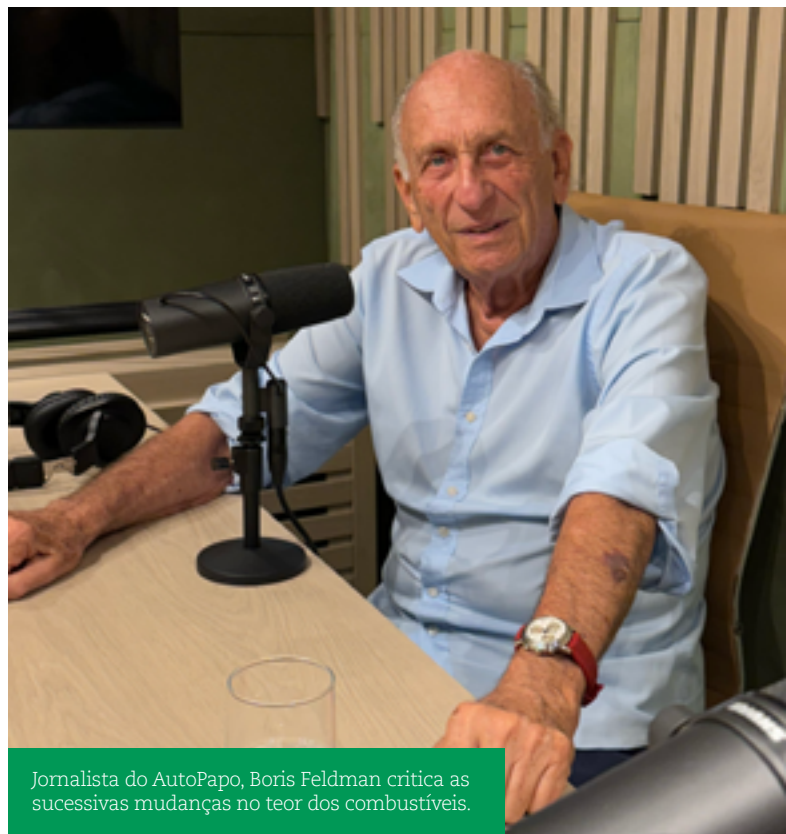
Em relação aos impactos da mudança, Boris explica que os efeitos variam conforme o tipo de motorização. Segundo ele, o aumento da proporção de etanol na gasolina deve afetar principalmente a população de menor renda, que utiliza motocicletas e veículos que não são flex.

“O etanol da gasolina subir para 30% não muda nada de uma maneira geral. Primeiro, porque 80% da frota no Brasil é flex. Você pode subir quanto quiser o álcool: 40%, 50%, 60%. O motor foi projetado para receber isso, então, não tem problema”, afirma.

Ele divide a frota de automóveis em duas categorias: de rico e de pobre, que podem distintamente impactados pela nova gasolina. “O motorista com carro antigo a gasolina (que não é flex), que é geralmente de menor renda, vai acabar gastando mais, porque a nova gasolina com mais etanol rende menos, aumentando o consumo e pesando no bolso. Então, você não vai ter um problema técnico, no motor, mas financeiro com a perda de rendimento (por km)”, explica.

Por outro lado, a mudança não deve surtir grande efeito na frota flex. “O carro do rico pode ter um probleminha ou outro, mas vai funcionar bem. Se for o ‘rico milionário’, ele continua abastecendo com a gasolina premium, que tem 25% (de etanol) e vai continuar com 25%, ponto. Então, se essa legislação vai prejudicar alguém, é o pobre. Essa é a verdade”, afirma.

Questionado se a mudança na gasolina teria como objetivo implícito incentivar a renovação da frota



Jornalista do AutoPapo, Boris Feldman critica as sucessivas mudanças no teor dos combustíveis.

VOCÊ SABE SE O COMBUSTÍVEL QUE CHEGA AO SEU POSTO ESTÁ DENTRO DO PADRÃO?

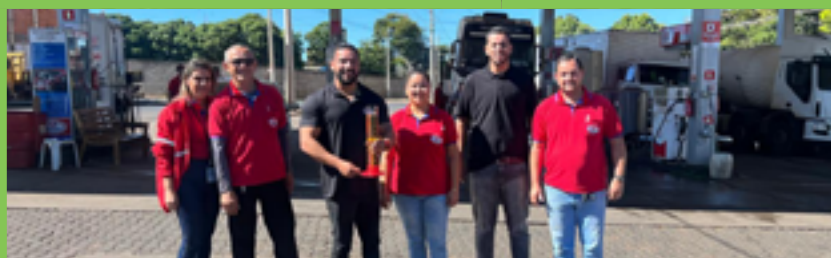
O Minaspetro oferece, gratuitamente, para associados, o Treinamento de Análise de Combustíveis — direto no seu posto, com orientação técnica e prática para sua equipe! Aprenda a testar os novos combustíveis – E 30 e B15 – de forma simples e segura.

EVITE RISCOS, GARANTA QUALIDADE E ESTEJA SEMPRE EM CONFORMIDADE COM A ANP.

O QUE VOCÊ VAI APRENDER:

- Identificar possíveis não conformidades nos combustíveis recebidos.
- Realizar testes rápidos e confiáveis com os kits que seu posto já possui.
- Registrar, interpretar resultados e agir corretamente em casos de suspeita de adulteração.

Quer agendar? Envie e-mail para: esdras@minaspetro.com.br



Treinamento de análise de combustíveis é oferecido gratuitamente pelo Minaspetro a frentistas e equipes dos postos associados, com ações contínuas ao longo do ano.

nacional — majoritariamente antiga e poluente —, Boris descarta a hipótese, alegando que isso exigiria recursos que não estão disponíveis. “O sujeito que tem um caminhão com 20 anos, como vai comprar um novo? Como exigir que ele troque? E tem outro ponto: bastaria implantar a inspeção veicular para tirar esses veículos de circulação”, argumenta.

Para ele, falta coragem política para implementar medidas mais rígidas. Carros a gasolina com 20, 30 anos poderiam ser retirados de circulação com a adoção da inspeção veicular, mas o governo não tem coragem de fazer isso, pois os mais afetados seriam trabalhadores de baixa renda, que usam veículos antigos como ferramenta de trabalho. “É a classe

média para baixo, é o operário que tem a Brasília, o Fusca, o Chevette. Esse cara teria que parar o carro. Você acha que algum político teria coragem de dizer para ele: ‘encosta o carro e vai a pé’? Não. É um problema político”, conclui.

INCONTESTÁVEL

Já em relação à mudança no biodiesel, Boris alerta que não há dúvida quanto a seus efeitos nocivos, devido à natureza higroscópica do produto — ou seja, sua capacidade de absorver água, criando um ambiente propício à proliferação de micro-organismos como bactérias, fungos e leveduras. Com o tempo, essa água acumulada no combustível pode

gerar borras (resíduos pastosos no fundo do tanque), entupir filtros e bicos injetores, além de oxidar componentes do sistema de injeção.

“Cada vez que se aumenta o percentual de biodiesel no diesel, cresce a possibilidade de formação de borras no fundo do tanque. Você resolve isso com aditivos, que podem ajudar, mas são caros e acabam encarecendo o custo do quilômetro rodado. Ou, então, você opta por abastecer apenas o necessário”, explica.

Isso significa evitar deixar o tanque cheio por longos períodos — ou seja, abastecer em menor quantidade e com mais frequência, usando apenas o volume necessário para o uso imediato do veículo para se prevenir dos problemas técnicos.

“No caso de caminhões e ônibus, que são abastecidos quase que diariamente, o novo biodiesel não vai prejudicar muito, mas quem tem uma caminhonete, um carro que só anda de vez em quando, vai sofrer com a borra se não usar o aditivo e se deixar o combustível estocado muito tempo”, completa.

O novo biodiesel também pode afetar geradores elétricos, usados com menor frequência, que exigem biocida — um aditivo que elimina as bactérias provocadas pelo combustível. “O gerador de um hospital, que funciona a diesel, como faz? Ele fica dois, três meses parado — tempo suficiente para a formação de borra no fundo do tanque. Vai ter que jogar fora o diesel?”, questiona. Segundo ele, apesar de a Resolução 920/2022 da ANP ter estabelecido parâmetros mínimos de qualidade para o biodiesel e contribuído para melhorar o desempenho dos veículos, esses avanços ainda são insuficientes para impedir a formação de borra nos tanques.

“A Resolução 920/2022 ajudou bastante. Agora, o controle é feito na usina e, de vez em quando, a ANP deve enviar alguém para verificar. Mas, sinceramente, eu não acredito muito nisso. Melhorou, sim, mas eu estive numa grande viação em São Paulo, que tem mais de mil ônibus, e me disseram que no B14 os ônibus já estavam voltando rebocados para a garagem”, ilustra.

TENDÊNCIA IRREVERSÍVEL

Mesmo sendo crítico das recorrentes mudanças no teor da mistura — que classifica como “crime contra os motoristas” —, Boris reconhece que essa é uma tendência irreversível, impulsionada pela pauta ambiental e pela pressão do agronegócio. Na visão dele, o principal impactado pode ser o dono de posto.

“O dono do posto é quem sofre injustamente. Se a sua SUV a diesel parar na estrada, você manda rebocar, a concessionária examina o diesel e acusa o posto de adulterar o diesel (sem provas). Mas, na verdade, quem sacaneou foi o governo, né?”, aponta.

Há previsão de aumento gradual da mistura de biodiesel no diesel, com meta de atingir 25% nos próximos anos. No entanto, Boris alerta para as diferenças técnicas entre os países que adotam níveis mais altos de biodiesel.

“Na Indonésia, na Tailândia, o biodiesel pode chegar a 30%. Mas lá os motores não são submetidos ao rigor dos controles de emissões que existem no Brasil e na Europa. Na Europa, por exemplo, o biodiesel não ultrapassa 7%”, explica. Ele ressalta que os motores utilizados nesses países são, muitas vezes, mais antigos. “Na Indonésia, o motor tem 30 anos. Se colocar 30% de biodiesel nos nossos motores modernos, pode dar problema”, adverte.

Motores antigos são mais simples e robustos e, por isso, toleram mais combustíveis com altos percentuais de biodiesel, pois têm sistemas menos sensíveis. Já os motores modernos, projetados para atender normas ambientais rigorosas, possuem tecnologias avançadas e sistemas eletrônicos que exigem combustíveis com especificações mais precisas.

TELEMED

MEDIÇÃO ELETRÔNICA E MONITORAMENTO DE VAZAMENTO

ATENDE MINISTÉRIO DO TRABALHO

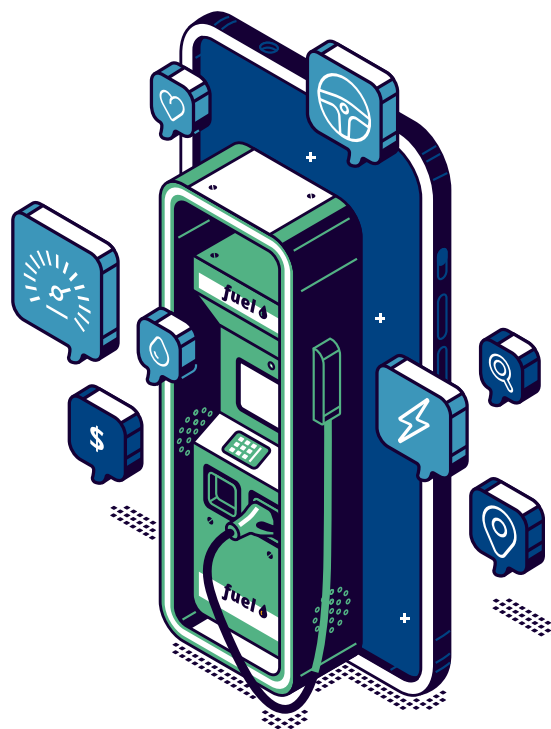




Por Thaillor Berchmans,
Diretor do Minaspetro

HORA DO EMPREENDEDOR

Construindo o posto do futuro



O posto de combustíveis do futuro já é uma realidade — e ele vai muito além do simples abastecimento. O novo consumidor não busca apenas gasolina ou etanol. Ele quer conveniência, agilidade e soluções integradas para sua rotina. E cabe a nós, empreendedores do setor, enxergar essa transformação como uma grande oportunidade.

Quando abrimos os olhos para esse novo cenário, entendemos que o nosso verdadeiro negócio não é vender combustível — é vender experiência. E isso muda tudo.

Hoje, um posto bem-sucedido precisa ser pensado como um ponto de parada completo. A tradicional bomba de gasolina divide espaço com lojas de conveniência, cafeterias, padarias express, farmácias e até serviços de pet wash ou lavagem ecológica. É essa diversificação que fideliza o cliente, aumenta o ticket médio e transforma o posto em uma referência para o bairro, a cidade ou até mesmo para quem está de passagem.

A experiência precisa ser prática, funcional e marcante. O cliente moderno valoriza o tempo, a autonomia e o conforto. Pensando nisso, implementei no meu posto uma mini loja de conveniência autônoma, (sem salgados, lanches e tabacaria), que funciona 24 horas por dia, sem a necessidade de um funcionário exclusivo no local. O próprio cliente entra, escolhe os produtos e realiza o pagamento diretamente no caixa do posto. Um modelo enxuto, que oferece praticidade sem perder o controle.

Claro, riscos existem. Há a possibilidade de pequenos furtos? Sim, mas estatisticamente, a perda

é mínima — desde que o ambiente seja monitorado, compacto e bem pensado. A loja precisa ser pequena o suficiente para que os próprios frentistas consigam manter um olhar atento. Isso traz viabilidade e segurança ao modelo, além de reduzir significativamente os custos com equipe e operação.

A conveniência autônoma é uma tendência que deve crescer nos próximos anos. O consumidor quer liberdade, e o empreendedor precisa estar preparado para entregar isso de forma eficiente. É uma mudança de mentalidade. Ao invés de esperar que o cliente precise de nós, devemos nos antecipar e nos tornar parte da solução diária dele.

Outra vantagem clara dessa transformação é a proteção do negócio frente às oscilações no preço dos combustíveis. A margem da loja, dos serviços agregados e da experiência pode compensar os momentos de queda na rentabilidade da bomba.

Em resumo, empreender hoje em um posto de combustíveis exige visão estratégica. Estamos no centro da mobilidade urbana e precisamos ocupar esse lugar com inteligência. Transformar o posto em um espaço completo, dinâmico e integrado é mais do que uma tendência: é uma necessidade para quem quer permanecer competitivo no mercado.

Portanto, mais do que combustível, ofereça tempo. Mais do que um produto, entregue uma experiência. Porque o sucesso mora onde a inovação encontra o serviço — e isso, nós podemos construir todos os dias. Uma marca forte com um rosto no negócio, mostrando quem é que faz acontecer que é você e sua equipe.

RANKING DE BANDEIRAS

JUNHO 2025

7,6%



16%



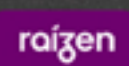
10,9%



47,9%



13,2%



2,4%

Outras bandeiras

2,0%



MAIO: 2371
JUN: 2377
BAL: +6



MAIO: 381
JUN: 381
BAL: 0



MAIO: 795
JUN: 796
BAL: +1



MAIO: 540
JUN: 543
BAL: +3

Outras bandeiras

MAIO: 106
JUN: 104
BAL: -2



MAIO: 100
JUN: 100
BAL: 0

TOTAL DE POSTOS
NO ESTADO
MAIO: 4943
JUNHO: 4954
BAL: +11

minaspetro



MINASPETRO CAST

Gestão de áreas contaminadas

Bernardo Souto,
Márcio Croso e
Adriana Guedes.

Assista agora



minaspetro

Dia do Revendedor

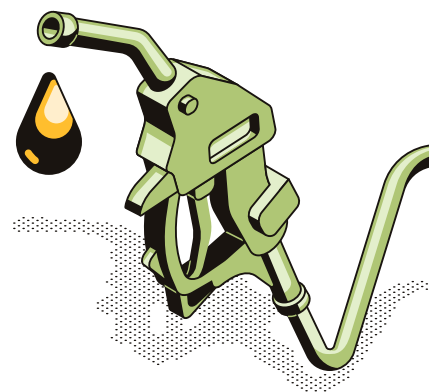
Minaspetro utiliza situações do dia a dia da pista para homenagear empresários

No dia 20 de julho, foi celebrado o Dia do Revendedor, data que reconhece a importância dos empresários responsáveis pela operação dos postos de combustíveis em todo o país. Como parte das comemorações, o Minaspetro produziu um vídeo especial para homenagear aqueles que mantêm o Brasil em movimento.

Com uma abordagem leve e bem-humorada, o conteúdo retrata situações corriqueiras enfrentadas diariamente nas pistas, como o impacto dos sucessivos aumentos de impostos e os desafios de lidar com as constantes variações de preço dos combustíveis. As cenas, ainda que fictícias, espelham a realidade de milhares de revendedores que, com resiliência e comprometimento, seguem à frente de seus negócios.

Para o Minaspetro, a atividade é motivo de orgulho e sinônimo de coragem. A homenagem reforça o reconhecimento da entidade à atuação desses profissionais, que desempenham papel fundamental na cadeia de abastecimento nacional.

Veja o vídeo completo e compartilhe! Para isso, basta apontar a câmera do celular para o QR Code



FALTOU UM ITEM NO SEU POSTO? A LOTHAR TEM PRONTA ENTREGA!

(31) 4101-3336 | (31) 99211-6963 | vendas@lotharequipamentos.com.br



CONEXÕES
GALVANIZADAS



MATERIAIS
ELÉTRICOS



PEÇAS PARA
CAMINHÃO TANQUE



EPI's



MATERIAIS
ECOLÓGICOS



Escaneie o QR code
para falar com um
consultor.



www.lotharequipamentos.com.br

Lothar
EQUIPAMENTOS PARA POSTOS DE COMBUSTÍVEIS

Seu patrimônio merece um Seguro de verdade

Não arrisque a **segurança do seu posto** com **soluções incompletas**.

Gerenciar uma frota exige mais do que veículos rodando.

É garantir que sua operação esteja protegida contra imprevistos e riscos.

Na Interweg, garantimos:



Cobertura completa

para veículos, colaboradores e terceiros.



Atendimento rápido

e consultoria personalizada.



Conformidade total com as normas do setor.

2025 começou!

Invista na segurança do seu patrimônio com quem tem quase 30 anos de experiência no mercado.



Faça uma cotação e descubra como proteger sua frota com segurança e transparência.

Interweg Seguros e Benefícios

Há 30 anos protegendo postos de combustíveis em Minas Gerais.

✉ contato@interweg.com.br
🌐 www.interwegseguros.com.br


minaspetro


INTERWEG
Seguros

Gas Monitor

Tecnologia que abastece decisões

O Gas Monitor é o aliado estratégico de donos de postos e operadores

que querem mais controle, mais eficiência e melhores resultados.



Vendas na palma da mão.

Resultados em tempo real.

Com ele, você tem:

- ✓ Dados em tempo real direto da bomba
- ✓ Faturamento comparado com a semana anterior
- ✓ Análises por posto ou por rede
- ✓ Alertas automáticos de aferições
- ✓ Controle de galonagem
- ✓ Métricas claras, ações certas

Veja o combustível mais vendido, acompanhe os últimos 30 dias e otimize a operação com decisões inteligentes.

