

≡ 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