

Ocupação de centrais petroquímicas tem queda

Braskem informa que utilização da capacidade foi de 68% em 2025

/ PETROQUÍMICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

A ociosidade das plantas petroquímicas vem se agravando no Brasil. De acordo com dados da Braskem, principal empresa do setor, a taxa de utilização das centrais petroquímicas fechou 2025 com um patamar de 68%, contra 72% no ano anterior. A companhia aponta a adequação dos níveis de produção frente à menor demanda e a parada programada de manutenção na unidade da Bahia, concluída em janeiro de 2026.

Na comparação por trimestre, a queda na utilização da capacidade de eteno foi ainda maior. O quarto trimestre de 2025 registrou ocupação de 59%, contra 65% no período anterior. “A indústria petroquímica seguiu impactada pelo ciclo de baixa prolongado”, frisa a diretora de relações com investidores da Braskem, Rosana Avolio.

O desencontro entre oferta (com sobra) e demanda (pouca) globais de produtos petroquímicos refletiu na rentabilidade e liquidez do setor. No País, a situação é mais complexa pela grande entrada de produtos importados.

Conforme Rosana, 2025 registrou uma das menores taxas de operação da indústria global em décadas. Somente quanto à demanda de polietileno e polipropileno houve uma queda de 3 milhões de toneladas. A ocupação de plan-



BRASKEM/DIVULGAÇÃO/JC

Polo Petroquímico de Triunfo terá parada de manutenção em 2026

tas de polietileno terminou o ano com percentual de 79% e as de polipropileno, de 74%.

A diretora de relações com investidores da Braskem participou na sexta-feira de apresentação de resultados da companhia a investidores e analistas de mercado. A empresa foi questionada sobre possíveis impactos em decorrência da guerra no Oriente Médio.

O CEO Roberto Ramos salientou que o mais importante fornecedor para a companhia de nafta – principal matéria-prima – são os Estados Unidos, que não têm obstáculos logísticos para fornecer o insumo. “Claro que existe um impacto de preço porque a nafta americana passa a ser disputada pelas petroquímicas asiáticas.”

Ramos adianta que, futuramente, a ideia da Braskem é dimi-

nuir a dependência de nafta. Hoje, 80% da operação da companhia é a partir dessa matéria-prima e o restante por meio de gás e etanol.

A meta é, em 2030, reduzir o índice para 60%. Ele recorda que uma unidade da companhia no Polo gaúcho de Triunfo já está usando propano, originário da Argentina, em substituição à nafta.

Também no Rio Grande do Sul, a Braskem está prevendo para 2026 uma parada programada para manutenção de sua central petroquímica. Para este ano, a empresa está projetando um aporte de US\$ 465 milhões (R\$ 2,6 bilhões), 31% inferior à média dos últimos seis anos (US\$ 672 milhões).

Em 2025, a Braskem registrou prejuízo líquido de US\$ 1,8 bilhão. A dívida bruta corporativa encerrou o trimestre em US\$ 9,4 bilhões.

Preço do óleo diesel dispara na capital gaúcha

/ COMBUSTÍVEIS

Com a guerra no Oriente Médio, seguem os aumentos dos combustíveis no Brasil e no Rio Grande do Sul. Segundo levantamento semanal de preços da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), no intervalo de 22 a 28 de março, um dos destaques foi Porto Alegre, que teve alta mais acentuada que o País e o Estado, particularmente no óleo diesel e o diesel S10.

O órgão regulador apontou que, entre 15 e 21 de março, o preço médio do litro do diesel cobrado nos postos da Capital era de R\$ 6,90 e do S10 de R\$ 6,97. Uma

semana depois os valores saltaram, respectivamente, para R\$ 7,37 (+6,81%) e R\$ 7,52 (+5,74%);

No RS, em média, o litro do diesel custava R\$ 7,21, entre 15 e 21 de março, e do S10 valia R\$ 7,28. As oscilações em uma semana foram de R\$ 7,41 (2,77%), para o diesel, e no S10 de R\$ 7,52 (3,3%).

No País, o aumento médio foi de 2,62% para o diesel e de 2,99% para o S10.

As gasolinas comum e aditivada também tiveram preços majorados. Na capital gaúcha, o litro da gasolina teve alta de 3,97%. A gasolina comum nos revendedores da cidade aumentou 4,73%.

No Estado, o preço do litro da gasolina aditivada subiu 2,70% e a comum, 2,78%. No mercado nacional, o litro da aditivada aumentou 2,05%. Já a gasolina comum registrou alta de 1,95%.

FETRANSUL

A Força do Transporte e da Logística no RS

TRANSPORTE & LOGÍSTICA

COMUNICADO AO MERCADO

Fiscalização do transporte estende-se ao embarcador (contratante do frete)

Piso mínimo de fretes mede o custo, não é uma tabela

A FETRANSUL informa que a Medida Provisória nº 1.343/2026 e sua regulamentação pela ANTT, por meio das Resoluções nº 6.077 e nº 6.078, ambas de 24 de março de 2026, estabeleceu que a fiscalização da atividade deixa de atuar predominantemente após a realização do transporte, e passa a ocorrer de forma prévia, no momento da contratação do frete, por meio de sistemas integrados e análise de dados.

A nova regulamentação determina que todas as operações de transporte devem ser registradas previamente, sem exceção, por meio do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), com geração gratuita.

Esta medida, na prática, estabelece:

- não haverá mais transporte sem registro na ANTT;
- não será possível regularizar operações após sua realização;
- os valores de frete passam a ser monitorados de forma sistêmica;
- a fiscalização passa a ser contínua e automatizada.

O novo modelo também define mecanismos de bloqueio operacional:

- não será possível gerar o CIOT para operações com frete abaixo do piso mínimo;
- sem o CIOT, não será possível emitir o MDF-e, impedindo a realização do transporte de forma regular;
- a irregularidade deixa de ser apenas punida e passa a ser impedida na origem.

Além disso, a regulamentação prevê multas de maior impacto, que podem alcançar valores milionários, além de medidas administrativas e restrições operacionais, que podem incluir a limitação ou suspensão do direito de contratar transporte, com base em critérios de reiteração definidos pela ANTT, podendo atingir o registro no RNTRC. (Registro de Transportador)

A medida amplia a responsabilidade de toda a cadeia logística, especialmente para o embarcador, que passa a ter responsabilidade legal na formação do valor do frete e no cumprimento das regras. Ele também passa a estar sujeito a penalidades relevantes em caso de descumprimento, incluindo multas elevadas e possíveis restrições à contratação de novas operações.

Importante destacar que o piso mínimo de frete não é uma tabela de fretes, mas sim de uma referência mínima de custo operacional. O piso não é o valor final da contratação, pois não contempla integralmente tributos, seguros, gestão, pedágios e margem das operações. Além disso, o mecanismo de reajuste do piso mínimo, baseado nos preços médios do diesel divulgados pela ANP, não tem refletido com a mesma velocidade as variações observadas nas bombas de abastecimento, podendo gerar defasagens entre o custo real das operações e os valores de referência.

O novo regime legal impõe às empresas maior rigor na formação dos preços de frete, maior controle das operações e adequação imediata aos requisitos regulatórios.

A FETRANSUL acompanha a implementação das medidas e seguirá contribuindo para a construção de um ambiente regulatório equilibrado, que preserve a competitividade, a segurança jurídica e a previsibilidade das relações no setor.

FETRANSUL

Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul
Março de 2026

www.fetransul.com.br



Fiscalização do transporte estende-se ao embarcador (contratante do frete)

Acesse o QR Code e confira a matéria no site.

FETRANSUL

A Força do Transporte e da Logística no RS