

COMBUSTÍVEIS

Mistura de biodiesel esbarra em falta de testes

Técnicos do governo recomendam aguardar conclusão de análises

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) chegou a anunciar, no dia 30 de abril, que a mistura obrigatória de biodiesel no diesel fóssil subiria dos atuais 15% (B15) para 16% (B16). O aumento é esperado desde março pelo setor de biocombustíveis. Técnicos do próprio governo, porém, alertam que não há nenhuma condição técnica para isso ocorrer no curto ou médio prazo, porque não foram realizados os testes obrigatórios com esse teor de mistura.

O alerta partiu da área técnica do Ministério de Minas e Energia (MME), devido ao risco de o tema ser incluído na próxima reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), grupo interministerial que define os rumos do setor no País. O ministro Alexandre Silveira disse, na semana passada, que a reunião, já adiada duas vezes, deve ocorrer nos próximos dias.

A reportagem teve acesso a um parecer que foi enviado na quarta-feira passada a integrantes do CNPE. O documento é claro ao dizer que identificou riscos jurídicos, regulatórios e, principalmente, operacionais caso a elevação ocorra antes da conclusão dos testes exigidos pela Lei do Combustível do Futuro.

O documento relata que, devido à falta de ensaios conclusivos sobre a mistura, há “risco ao consumidor e à confiabilidade



EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC

Segundo Goergen, o setor privado está tentando antecipar testagens em função do atraso dos ensaios

operacional da frota nacional, em razão da possibilidade de ocorrência de falhas operacionais, formação de borras, entupimentos, degradação e impactos no desempenho dos veículos e equipamentos”.

O relatório também chama a atenção para a credibilidade do Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel e de políticas públicas de biocombustíveis, “diante da possibilidade de retrocessos regulatórios e perda de confiança dos agentes econômicos e consumidores”.

O documento do Departamento de Biocombustíveis da Secretaria Nacional de Petróleo,

Gás Natural e Biocombustíveis do MME aponta que, na melhor das hipóteses, o B16 só estaria apto a ser anunciado em fevereiro de 2027, quando devem ser concluídos os exames com essa mistura. A comprovação prévia de viabilidade para qualquer mistura superior a B15 está prevista numa lei de 2024, para checar se a mistura funciona de forma segura e eficiente na frota nacional.

O setor de biodiesel intensificou a pressão sobre o governo pela adoção do B16. Produtores argumentam que o País tem capacidade ociosa para ampliar rapidamente a produção, en-

quanto o Palácio do Planalto resolveu dar subvenção ao diesel fóssil trazido de fora do país, para tentar evitar que a guerra de Estados Unidos e Israel contra o Irã aumente o preço do combustível.

A Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais) e a Aprobio (Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil) argumentam que o biodiesel é, atualmente, mais barato do que o seu equivalente fóssil e importado. A pressão chegou a tal ponto que a Frente Parlamentar do Biodiesel passou a discutir mudanças legislativas para reduzir a margem do

governo de adiar novos aumentos da mistura.

Para tentar acelerar os testes, o MME montou uma força-tarefa envolvendo montadoras, fabricantes de motores, distribuidores de combustíveis, laboratórios, centros de pesquisa e universidades.

Segundo o documento, o governo ampliou a infraestrutura disponível de 1 para 11 laboratórios dedicados aos ensaios mecânicos. Havia apenas um laboratório para fazer testes físico-químicos, mas agora há cinco nessa atividade. Ainda assim, é essa estrutura que só vai concluir o trabalho até fevereiro de 2027. A demora ocorre porque os ensaios avaliam, no médio prazo, o impacto em veículos, motores e máquinas, além de testes realizados nos combustíveis. É preciso verificar qualidade, estabilidade, envelhecimento das misturas, formação de resíduos, desempenho dos motores e comportamento do combustível em condições reais de armazenamento, distribuição e consumo.

Jerônimo Goergen, presidente da Aprobio, diz que o setor privado está tentando antecipar os testes porque houve atraso do governo na realização dos ensaios. “O próprio governo reconhece que atrasou para fazer a testagem. O setor resolveu investir nisso, estamos tentando antecipar a conclusão para novembro deste ano, essa é a nossa meta”, comentou. “Vamos testar não só o B16. Teremos testes até o B25.”

Queda do diesel puxa redução de 0,81% no preço do frete rodoviário em maio no País, aponta IFR

A queda do preço do diesel em todo o País reduziu o custo do frete em maio, segundo o Índice de Frete Rodoviário da Edenred (IFR), que mede o preço médio do frete com base nos dados de 8 milhões de transações anuais de frete e vale-pedágio administradas pela Edenred Mobilidade. O preço médio do transporte rodoviário de cargas por quilômetro rodado encerrou maio em R\$ 8,59, ante R\$ 8,66 registrados em abril, o que re-

presenta uma queda de 0,81%.

Segundo a Edenred, a redução em comparação a abril foi impulsionada, principalmente, pelo alívio dos custos operacionais decorrente da queda dos preços do diesel. De acordo com o Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL), que acompanha o comportamento dos preços praticados nos postos de combustível, o diesel S-10 recuou 3,81% em maio, fechando o período com valor médio de R\$ 7,32 por litro.

Já o diesel comum apresentou queda de 4,42%, atingindo média de R\$ 7,13 por litro.

“A leve redução do frete em maio reflete diretamente a acomodação dos preços do diesel. No entanto, o comportamento da demanda será o principal fator para a definição dos rumos do mercado nos próximos meses”, explicou o diretor de Unidades de Negócio da Edenred Mobilidade, Vinícios Fernandes.

A empresa informou que, embora o recuo do diesel tenha contribuído para reduzir custos, o comportamento da demanda segue marcado por diferentes tendências, influenciadas sobretudo pelo mercado externo. Nesse contexto, o agronegócio con-

tinua sendo o principal motor da atividade de transporte rodoviário. Em maio, as exportações do setor somaram US\$ 16 bilhões, respondendo por mais da metade das exportações brasileiras no período.

“Enquanto o agronegócio mantém alta demanda de escoamento, ainda que cercado por incertezas, a indústria brasileira começa a dar pequenos sinais de desaceleração”, disse a Edenred, destacando que o Índice de Gerentes de Compras (PMI), da S&P Global, recuou de 52,6 pontos em abril para 49,1 em maio, indicando retração da atividade manufatureira e redução das novas encomendas. “Esse cenário pode se intensificar diante de novas

barreiras comerciais, como o aumento das tarifas adotadas pelo governo norte-americano, que já afeta setores exportadores relevantes, entre eles os de processamento de madeira e café.”

Além dos desafios econômicos, a Edenred aponta que o setor de transporte também precisa se adaptar a mudanças regulatórias. Entre elas, destaca-se a entrada em vigor das novas regras do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), que ampliam a obrigatoriedade de emissão para operações de transporte próprio e introduzem mecanismos automáticos de conferência para reforçar a fiscalização do Piso Mínimo de Frete da Agência Nacional de Transportes (ANTT).