

Manutenção da mistura de biodiesel em 10% durante 2022 é um equívoco

Associações do setor de biodiesel reforçam que decisão de manter mistura abaixo da prevista no cronograma oficial do CNPE impacta diretamente a economia, o meio ambiente e a saúde pública

Diferente do publicado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) em 17/01, a decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) de manter o teor de biodiesel no diesel fóssil em 10% ao longo de 2022 é um equívoco, em todos os aspectos.

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), a Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (APROBIO) e a União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (UBRABIO) refutam informações divulgadas sem a devida clareza e entendimento dos fatos, desconectadas do contexto econômico mundial e nacional, que criam confusão para sustentar uma narrativa cuja consequência é o desmanche do setor e contradizem compromissos assumidos pelo próprio governo. Destacando:

1. A afirmação de que o consumidor brasileiro economizará R\$ 9,15 bi ao longo do ano com esta decisão não nos parece correta, e o cálculo citado pelo MME não explicou o que levou em consideração. O aumento estimado no custo do diesel B (diesel fóssil com adição de biodiesel) em cerca de 25% está superestimado. Deve-se usar como referência o custo do diesel A importado e não o diesel das refinarias nacionais, que hoje está abaixo da paridade de importação. Neste caso a diferença reduziria significativamente. O biodiesel não utilizado na mistura terá de ser substituído por diesel importado, cujo preço internacional entre dezembro de 2020 e dezembro de 2021 aumentou 77,4% em dólar, pois as refinarias brasileiras não têm capacidade de atender à demanda. Ou seja, a argumentação não se sustenta;
- 2.
3. Quanto à fonte dos dados de preços do diesel e do biodiesel utilizados neste cálculo, a nota do MME utilizou dados de uma consultoria privada em detrimento dos dados coletados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), sem justificar o motivo para essa escolha. O levantamento oficial demanda um grande esforço da ANP, que utiliza um sistema preciso de aferição dos preços dos combustíveis informados regularmente por todos os produtores e importadores operando em território nacional;
- 4.
5. Ainda segundo a ANP, de dezembro de 2020 a dezembro de 2021, o aumento do diesel A foi de 57,12%, enquanto o biodiesel B100 (sustentável) teve uma variação de 6,38%, inferior à inflação do período;
- 6.
7. A nota estranhamente cita o diesel verde, produto que atualmente possui um custo 50% superior ao biodiesel e não tem produção local. Ainda mais questionável é colocá-lo como alternativa ao biodiesel, quando deveria entrar como aumento da substituição do fóssil. Para um programa básico de combustível do futuro, os dois biocombustíveis devem ser considerados de forma integrada;
- 8.

9. Tomar a política de biocombustíveis praticada na Argentina e Uruguai como referência de análise é um mau sinal para um país que é modelo para o mundo nesse quesito. Melhor usar como parâmetro outras nações que anunciaram mandatos maiores de biodiesel no setor de transportes, caso da Nova Zelândia e da Malásia, que pretende implementar totalmente o B20 até o final deste ano. Não restam dúvidas de que a utilização do biodiesel é o caminho mais rápido e eficiente para a descarbonização da matriz ciclo diesel;
- 10.
11. A manutenção da mistura de biodiesel em 10% também traz impactos negativos para o agronegócio brasileiro. Os dados de esmagamento de soja vêm apontando queda acumulada em relação ao registrado em 2020, mesmo com uma safra maior. A redução da mistura em 2021 e a menor produção de farelo foram fatores que seguramente fizeram parte da composição da inflação recente de alimentos.

O que a nota não diz

Embora cite externalidades positivas do biodiesel para o país como a geração de emprego verde e renda para a agricultura familiar – algo que se perde com a utilização do diesel importado –, não destaca a importância da melhora sensível na qualidade do ar, já que o biodiesel reduz em até 80% as emissões de CO₂ quando comparado ao combustível fóssil, e os benefícios à saúde pública diminuindo o volume de internações causadas por problemas respiratórios associados à poluição do ar.

Segundo estudos realizados, se consideradas só as seis maiores regiões metropolitanas, estima-se que a redução em 2022 de B13/B14 para B10 deixa de evitar 464 mortes, mais de uma morte por dia. Parece que não há valor nas vidas que poderiam ser preservadas.

A cadeia produtiva do biodiesel propiciou, nos últimos 15 anos, investimentos superiores a R\$ 10 bilhões com um parque industrial de 54 usinas de produção. Outras 11 unidades estão em construção e mais 4 plantas em processo de ampliação para produção de energia limpa. Com a redução da mistura, o país registra elevadas perdas com arrecadação tributária para Municípios, Estados e União.

A única previsibilidade encontrada até aqui é que o setor não pode confiar no programa como uma Política de Estado.

A produção nacional de biodiesel é uma resposta brasileira às exigências da nova economia global que considera, além dos investimentos financeiros e dos lucros diretos de cada segmento, as outras vantagens comparativas que este biocombustível oferece.

O comunicado simplesmente coloca por terra os compromissos assumidos pelo próprio governo durante a COP 26. Com essa direção adotada à base de diesel fóssil, não vamos cumprir as metas anunciadas e isso não parece ser um problema para o MME.

Por tudo que foi citado, o setor do biodiesel confirma seu comprometimento com o Brasil e, principalmente, com os brasileiros, lembrando que o biodiesel é o melhor caminho para abastecer com sustentabilidade o nosso país.