

# Nota conjunta de posicionamento: Sobre o possível aumento do teor de biodiesel no diesel

## A sociedade não pode pagar pelos interesses exclusivamente econômicos da indústria do biodiesel

Por Agência CNT Transporte Atual  
09/03/2023 12h57



Nas últimas semanas, buscando pressionar membros do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), a indústria do biodiesel no Brasil tem chamado a atenção dos meios de comunicação com notas agressivas e distorcidas.

Utilizando-se da urgência na atenção ao meio ambiente e à adoção de práticas sustentáveis – preocupação real de toda a sociedade –, esses agentes econômicos buscam acobertar seus reais interesses: garantir uma reserva de mercado contra a concorrência de biocombustíveis mais modernos.

O que era, inicialmente, uma proposta de economia solidária e de incentivo ao uso de energia limpa, além de fonte de renda para a agricultura familiar e para o agricultor de baixa renda – com o plantio de palma e mamona para produção de biodiesel –, transformou-se em um negócio rentável apenas para os grandes produtores.

O biodiesel produzido hoje no Brasil é o de base éster. A característica química desse biodiesel gera problemas como o de criação de borra, com alto teor poluidor. Na prática, esse sedimento danifica peças automotivas, bombas de abastecimento, geradores de hospitais, máquinas agrícolas e motores estacionários. Outro dano ocasionado pela borra

é o congelamento e contaminação do insumo. O biodiesel cristaliza em baixas temperaturas em motores quando as situações climáticas envolvem variação de temperatura e umidade.

Com a mesma soja e demais biomassas que se faz o biodiesel de base éster é possível fazer o diesel verde (HVO) – este, sim, sustentável e funcional. Mas as discussões sobre o incentivo à produção e uso de diesel verde não evoluem também por questões econômicas e políticas. Quem produz o biodiesel não quer o HVO. A verdade é que os atuais produtores de biodiesel não querem perder o lucro fácil e rápido do biodiesel de base éster, nem investir na modernização do processo industrial para produzir diesel verde.

Os responsáveis pela produção de biodiesel buscam empurrar essa realidade para debaixo do tapete.

O tema do uso do biodiesel e a sua atual forma de produção no Brasil precisam ser revisitados. Isso implica a **promoção de estudos para identificar os impactos em toda a cadeia produtiva do Brasil**, dos motores dos ônibus e caminhões, passando pelo distribuidor e pelo revendedor do diesel, até o transportador.

A indústria automotiva tem sofrido consequências com as avaliações de padrão de qualidade: perda da eficiência de motores, aumento do consumo de diesel e, conseqüentemente, mais poluição.

Donos de postos de combustíveis, além de problemas que enfrentam nas bombas, encaram a ira de motoristas que abastecem com a mistura de biodiesel e voltam para reclamar de pane em seus veículos, como se o combustível estivesse adulterado.

O transportador – que move este país –, por sua vez, tem se deparado com problemas mecânicos relacionados ao descompasso entre o teor do biodiesel e as limitações das tecnologias veiculares e peças automotivas. Além de gastar mais com um combustível que não é ambientalmente sustentável, ainda fica por vezes parado na estrada, perdendo tempo e aumentando seu prejuízo.

Esses prejuízos se dão em virtude do desgaste prematuro de peças veiculares; da descompensação ambiental das emissões de poluentes; e da onerosa participação do biodiesel no preço final do diesel comercializado.

Não há mais tempo para ‘achismos’ (qual é a mistura ambientalmente mais viável, afinal?). Nem é momento, diante de tantas dificuldades já enfrentadas, de o país se curvar aos interesses econômicos de um setor que, sob o falso pretexto socioambiental, só quer lucrar mais.

O Brasil deve olhar para a experiência mundial. A mistura para o consumidor final, para os motores funcionarem a contento, garantindo a redução de emissões, é de 7% na Comunidade Europeia; 5% no Japão e Argentina; de 1% a 5% no Canadá; e de 5% nos Estados Unidos, usualmente. E esses países estão na linha de frente das preocupações climáticas. Aqui, já se pratica um percentual de 10%.

Ouvir todos os setores que possam contribuir com o entendimento técnico do que representa a adição do biodiesel ao diesel nas atuais configurações é dever do Governo e do Legislativo brasileiros, porque isso afetará toda a sociedade. É o que todos esperamos.

**CNT - Confederação Nacional do Transporte**

**Brasilcom - Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Bicompostíveis**

**Abimaq - Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos**

**Anfavea - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores**

**Abicom – Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis**

**SindTRR – Sindicato Nacional dos Transportadores Revendedores Retalhistas (TRR)**

**Fecombustíveis - Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes**

**NTC & Logística - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística**

**Fenabrave - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores**



---

SAUS Q.1 - Bloco J - Entradas 10 e 20

Ed. Clésio Andrade - CEP: 70070-944 - Brasília - DF

Fale Conosco: (61) 2196 5700

©2023 - Confederação Nacional do Transporte