

Paraguay ajusta la mezcla obligatoria de biodiésel tras las presiones del sector transporte

- El Gobierno paraguayo da marcha atrás y fija un 7% de biodiésel en el gasoil hasta fin de año. Conoce los motivos del cambio y las posturas enfrentadas entre productores y transportistas.

El Gobierno impulsa la medida para reducir importaciones y emisiones, mientras el sector automotor advierte sobre posibles riesgos en algunos motores.



¿POR QUÉ CAMBIÓ LA MEZCLA?	LA POSTURA DEL GOBIERNO Y LA INDUSTRIA	LO QUE DICEN LOS EXPERTOS
LEY N.º 7635 Modificó el régimen de biocombustibles y habilitó al MIC a fijar mezclas obligatorias de entre 5% y 20%. RESOLUCIÓN N.º 472 Estableció que el gasoil tipo III deberá contener entre 8% y 10% de biodiésel. ANTES El esquema anterior tenía un techo máximo del 5%	SEGURIDAD ENERGÉTICA Reduce la dependencia del diésel importado y fortalece la autonomía del país. IMPULSO A LA PRODUCCIÓN NACIONAL Aumenta la demanda para la industria local del biodiésel y genera más inversiones. MENOS IMPORTACIONES, MÁS DIVISAS Sustituye parte del gasoil importado con producción local, reduciendo la salida de divisas. MENOS EMISIONES CONTAMINANTES El biodiésel contribuye a disminuir emisiones y mejora el perfil ambiental del país. “Paraguay tiene potencial agrícola e industrial suficiente para sustituir parte del gasoil importado mediante biodiésel local.” Massimiliano Corsi, presidente de Biocap	CALIDAD ANTES QUE PORCENTAJE El ingeniero Pedro Balotta señala que la discusión debe centrarse en la calidad del biodiésel. Un biodiésel que cumple normas internacionales puede usarse sin problemas en muchos motores modernos; uno fuera de especificación puede generar fallas incluso con porcentajes menores. IMPACTO ECONÓMICO Si el petróleo vuelve a niveles bajos, un mayor porcentaje obligatorio de biodiésel podría dificultar reducciones significativas en el precio del gasoil, ya que el costo de producción del biocombustible suele ser superior.
LA PREOCUPACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTOR La Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias (CADAM) recomendó mantener una mezcla máxima del 7%. Muchos fabricantes internacionales homologan sus motores solo hasta ese porcentaje. Superar esos niveles podría afectar la cobertura de garantía si se producen fallas en el sistema de combustible. El problema no es el biodiésel en sí, sino que muchos vehículos fueron diseñados con límites específicos de mezcla.	¿PUEDE DAÑAR LOS MOTORES? El biodiésel de buena calidad tiene mejores propiedades lubricantes que el diésel mineral y puede reducir el desgaste de componentes. Porcentajes más altos pueden incrementar algunos riesgos, dependiendo del diseño del motor: - Posibles efectos en sellos y mangueras en vehículos más antiguos. - Mayor absorción de humedad. - Posible formación de depósitos si el combustible no cumple normas. En vehículos modernos homologados para B10 (10%), estos problemas normalmente no deberían presentarse si el combustible cumple con los estándares de calidad establecidos.	¿DEBE PREOCUPARSE EL CONDUCTOR? No existe evidencia oficial de que una mezcla B10 provoque daños generalizados en los vehículos. No hay consenso absoluto entre fabricantes: algunos homologan para B10, otros aceptan mezclas superiores y otros mantienen límites menores según modelo y año. Se recomienda consultar el manual del vehículo o las especificaciones del fabricante antes de usar combustibles con porcentajes superiores a los previstos originalmente.

PUEDEN AFECTAR LA GARANTÍA SEGÚN ALGUNOS FABRICANTES



Biodiésel

<https://www.renovablesverdes.com/paraguay-ajusta-la-mezcla-obligatoria-de-biodiesel-tras-las-presiones-del-s...>

Isaac

Sábado, 25 julio 2026

Editor

El sector del transporte en Paraguay ha conseguido frenar, al menos temporalmente, la subida del porcentaje de biodiésel en el gasoil. **El Ministerio de Industria y Comercio (MIC) ha rectificado su decisión inicial** y ha fijado una mezcla obligatoria del 7% hasta el 31 de diciembre de 2026, en lugar del 8-10% que iba a entrar en vigor. La medida, recogida en la Resolución N.º 565, deja sin efecto la anterior Resolución N.º 472 y responde a las quejas de importadores, distribuidores y asociaciones de camioneros, que alertaban de posibles daños en los motores y un aumento de los costes de mantenimiento.

El Gobierno paraguayo insiste en que su objetivo a largo plazo sigue siendo **incrementar el uso de biocombustibles para reducir la dependencia del diésel importado** y fomentar la industria local. De hecho, la nueva normativa establece que a partir del 1 de enero de 2027 el porcentaje mínimo volverá al 8%. El viceministro de Comercio y Servicios, Alberto Sborovsky, ha explicado que el ajuste es solo un «paréntesis» para facilitar una transición ordenada y que la política energética del país no cambia. «La diferencia entre un 7% y un 8% es mínima desde el punto de vista técnico», ha señalado, añadiendo que los estudios realizados avalan la viabilidad del plan.

El origen del conflicto: del 8% al 7%

La polémica arrancó cuando el MIC publicó la Resolución N.º 472, que establecía una mezcla obligatoria de entre el 8% y el 10% de biodiésel para el gasoil tipo III, el más utilizado por los vehículos de carga. **La medida se amparaba en la Ley N.º 7635/2026, que modificó el régimen de promoción de los biocombustibles** y permitía al ministerio fijar porcentajes de entre el 5% y el 20%. El Gobierno defendió la iniciativa como una herramienta para fortalecer la seguridad energética, industrializar la producción agrícola y reducir las emisiones contaminantes. Sin embargo, desde el primer momento, los gremios del transporte y la automoción mostraron su rechazo.

La Cámara Paraguaya de Biocombustibles y Energías Renovables (Biocap) respaldó la subida, argumentando que Paraguay tiene una oportunidad única para aprovechar su abundante producción de aceite de soja. **Su presidente, Massimiliano Corsi, afirmó que el biodiésel no solo es más barato que el diésel fósil en las condiciones actuales**, sino que permitiría crear empleo y reducir la salida de divisas. «Necesitamos industrializar el aceite de soja que hoy se exporta como materia prima», declaró. Además, recordó que Brasil utiliza una mezcla del 15% sin problemas, por lo que instó a fortalecer los controles de calidad y las buenas prácticas.

Posturas enfrentadas: productores frente a transportistas

En el lado opuesto, la Asociación Paraguaya de Transportes de Cargas Internacionales (Apatraci) y la Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias (Cadam) advirtieron de que **muchos motores modernos no están homologados para mezclas superiores al 7%**. Según la presidenta de Apatraci, Liza Ávalos, la vida útil de las bombas inyectoras se ha reducido drásticamente: de entre cinco y ocho años a apenas dos años desde que se empezó a aplicar la mezcla. La reparación de una bomba puede costar entre 10 y 15 millones de guaraníes, y el reemplazo de los seis inyectores de un camión Scania supera los 70 millones. «El desgaste es demasiado rápido», denunciaron los técnicos del gremio.

El viceministro Sborovsky, por su parte, ha tratado de calmar los ánimos asegurando que **el MIC acompañará la implementación con monitoreos y no con sanciones inmediatas**. Las inspecciones para verificar el cumplimiento comenzarán dentro de 60 días, dando tiempo a las empresas para adaptarse. También descartó que la nueva mezcla vaya a encarecer el gasoil, ya que el biodiésel es actualmente competitivo en precio. No obstante, los transportistas temen que cuando el petróleo internacional baje, la diferencia de costes se dispare y acabe repercutiendo en el consumidor.

Con la Resolución N.º 565, Paraguay ha optado por un camino intermedio: mantiene la apuesta por los biocombustibles pero concede un respiro a los sectores que pedían más tiempo. **El 7% se mantendrá hasta final de año y a partir de enero de 2027 subirá al 8%**, con la vista puesta en alcanzar porcentajes mayores en el futuro. Mientras tanto, el debate sobre la calidad del biodiésel, la compatibilidad con los motores y el impacto en el bolsillo de los conductores sigue abierto. Lo que está claro es que la transición energética en el transporte no se hace de la noche a la mañana, y que en Paraguay, como en otros países, el biodiésel avanza a trompicones, entre el empuje de la industria y las resistencias de quienes lo usan a diario.