

Rio de Janeiro, 22 de Maio de 2018

Doc. nº.: 032 / 2018

À Diretoria de Biocombustíveis - DBio
Ministério de Minas e Energia

Ref: Proposta de Metas Compulsórias Anuais de Redução de Emissões de Gases Causadores do Efeito Estufa para a Comercialização de Combustíveis

Prezados Senhores,

A **Plural – Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência**, entidade de classe de âmbito nacional que congrega as principais empresas distribuidoras de combustíveis e de lubrificantes do país, tendo entre suas associadas Air BP Brasil Ltda., Castrol Brasil Ltda., Cosan Lubrificantes e Especialidades S.A., Chevron Brasil Lubrificantes Ltda., Ipiranga Produtos de Petróleo S.A., Petrobras Distribuidora S.A., Petronas Lubrificantes Brasil S.A., Raízen Combustíveis S.A., Shell Brasil Petróleo Ltda., Total Lubrificantes do Brasil Ltda e YPF Brasil Comércio de Derivados de Petróleo Ltda. e representando uma participação aproximada de 70% no abastecimento de combustíveis e lubrificantes em nível nacional, vem respeitosamente apresentar contribuições e pontos de atenção em relação a Proposta de Metas Compulsórias Anuais de Redução de Emissões na Comercialização de Combustíveis desenvolvida pelo Comitê Renovabio.

Desde o lançamento do Renovabio temos colaborado com visões técnicas e estratégicas acerca da estrutura da iniciativa e dos potenciais impactos e desafios a serem enfrentados para sua implementação. Desta forma temos a certeza de que iremos colaborar para a construção de uma política pública consistente e sustentável que assegure:

- Garantia do Abastecimento no País
- Melhoria do ambiente concorrencial
- Fortalecimento da estrutura Regulatória
- Proteção dos interesses da Sociedade

Nesta etapa continuaremos a oferecer ao Comitê Renovabio contribuições complementares, através de estudos técnicos, que visam auxiliar no processo de definição das metas de redução de emissões de GEE.

Temos certeza que diferentes pontos de vista agregarão valor às linhas de análise que foram desenvolvidas pela equipe técnica que suporta o Comitê. Acreditamos que a diversidade de orientações sobre as premissas e análises concebidas tornarão o resultado final mais consistente e fortalecido.

Neste sentido, procuramos comparar três cenários de redução de emissões, incluindo o apresentado no material divulgado pelo Comitê Renovabio nesta consulta pública. O objetivo é indicar os potenciais impactos da implementação destes cenários no horizonte de 2030.

É importante mencionar que todos os resultados apresentados neste documento foram gerados por estudos técnicos de oferta e demanda desenvolvidos por consultoria especializada, que constam em arquivo anexo, enviado em conjunto com esta carta. São dados que mostram visões muitas vezes diferentes do material da consulta pública, mas que gostaríamos de que fossem consideradas como complementares, que surgem para colaborar com um processo de análise mais amplo.

Desafios para o aumento do uso de biocombustíveis na Matriz Energética e o atendimento às metas de redução de IC

Na avaliação efetuada a partir dos cenários de oferta e demanda enviados em estudo anexo, foram analisados os impactos quantitativos e qualitativos decorrentes do incremento na participação dos biocombustíveis na matriz energética.

É importante trazer um contexto histórico. A infraestrutura logística atual do setor de combustíveis foi originalmente desenvolvida para permitir a otimização do fluxo de derivados. Desta forma, as bases primárias foram construídas em locais estratégicos, de tal modo que garantissem o menor deslocamento do produto. Assim, foram projetadas bases primárias dos seguintes tipos:

- Próximas às refinarias, com interligação dutoviária;
- Nos principais portos, com recebimento por cabotagem;
- Ao longo dos principais oleodutos (ORSUB, OSBRA e OPASC).

Estas configurações permitem a otimização do transporte de combustíveis e garantem uma melhor gestão de estoque e racionalização de investimentos, visto que as bases primárias funcionam como centros de distribuição, sendo responsáveis pelo atendimento das bases secundárias. Não obstante, reduzem o custo do frete, por conta de economia com escala de movimentação, visto que os modais dutoviário e aquaviário permitem a transferência de grandes volumes de produto. Adicionalmente, este tipo de logística diminui a exposição e o risco de acidentes, visto que restringe a circulação dos produtos aos dutos e navios, eliminando rotas rodoviárias desnecessárias em regiões de elevado adensamento, além do fato de possibilitar o uso eficiente de mão de obra.

Contudo, os investimentos em infraestrutura não acompanharam o crescimento na demanda. Atualmente, é possível identificar *gaps* em todos os elos da cadeia, seja na produção de derivados e biocombustíveis, seja nos segmentos de transportes e armazenagem.

Neste contexto, apesar de não existirem dúvidas quanto à necessidade de migrarmos para uma Matriz Energética que proporcione maior redução de emissões de GEE, e que uma série de externalidades positivas são viabilizadas com esta transição, intensificam-se também os desafios em infraestrutura no país.

Isto acontece porque a grande parte da movimentação de biocombustíveis é efetuada via modal rodoviário. Aumentam, portanto, o número de transferências rodoviárias entre Usinas e Centros de Distribuição, adicionando custos com fretes e gerando possivelmente uma fonte adicional de emissões. Investimentos em tancagem serão necessários, haja vista que o estoque se torna mais descentralizado e volumes de segurança seriam importantes para garantir o abastecimento durante sazonalidade e/ou problemas de safra. Investimentos em infraestrutura de carga e descarga de biocombustíveis nas bases primárias e secundárias também se configuram desafios operacionais críticos, que precisam de planejamento estruturado de médio prazo. E deve-se considerar que todo este processo de implementação de novas construções esbarra atualmente em demorados ritos de licenciamento por diversos órgãos ambientais e regulatórios.

Desta forma devemos construir de forma integrada um ambiente futuro favorável ao desenvolvimento do nosso País, que seja capaz de enfrentar todos estes desafios.

Cenários considerados, Metas de redução de IC e Impactos Relacionados

Com base no Estudo de Oferta e Demanda (em anexo) desenvolvido por Consultoria especializada, foi gerado o Cenário A representado na Tabela 1 abaixo. Para este Cenário A foram dimensionados os potenciais impactos em Infraestrutura e em Capacidade de Produção de Combustíveis e Biocombustíveis, no horizonte de 2030. Também foram usados os dados e premissas do referido estudo para o respectivo cálculo e simulação da redução de IC (2018 a 2028).

Tabela 1: Cenários de demanda x metas de redução de IC

Produto (bi litros)	Demanda - 2018	Cenário A - 2028		Cenário B - 2028		Cenário C - 2028	
		Demanda	Incremento	Demanda	Incremento	Demanda	Incremento
Ciclo Otto (Gas. Eq.)	56,0	62,9	12%	69,5	24%	69,5	24%
Gasolina A	31,1	33,6	8%	30,2	-3%	30,0	-4%
Anidro	11,5	12,4	8%	11,2	-3%	11,1	-3%
Hidratado	15,2	24,8	63%	35,7	135%	36,0	137%
Etanol Total	26,7	37,2	39%	46,9	76%	47,1	76%
Ciclo Diesel	56,9	68,1	20%	73,9	30%	73,9	30%
Diesel A	51,2	61,4	20%	66,5	30%	62,8	23%
Biodiesel	5,7	6,7	18%	7,4	30%	11,1	95%
Outros Produtos							
GNV	2,5	2,5	0%	2,5	0%	2,5	0%
Biometano	-	0,0	-	0,0	-	0,25	-
QAv	7,2	9,5	32%	9,5	32%	9,5	32%
BioQAv	-	0,0	-	0,0	-	0,36	-
Redução IC (%)	-	5,0		7,0		10,1	

É importante mencionar que os dados representados no Cenário C correspondem às premissas divulgadas nesta Consulta Pública. Vale mencionar também que os dados representados no Cenário B são correspondem à primeira publicação sobre as Metas de Redução de Emissões de GEE efetuada pelo Comitê Renovabio. O Cenário B difere do Cenário C pela consideração do percentual de mistura de biodiesel no diesel de 10% no período e pela não inclusão do Biometano e do BioQAv.

Os cálculos das Metas de redução de IC para os cenários considerados, a partir do modelo sugerido no material desta Consulta Pública resultam em:

Cenário A = 5,0%, Cenário B = 7,0% e Cenário C = 10,1%

Como referência, a partir do estudo da COPPE/UFRJ (em anexo a este documento) merece reflexão a meta de redução estabelecida no Programa de 0,336 GtCO_{2eq}. Considerando a meta de mitigação absoluta para o conjunto da economia estabelecida pela Contribuição Nacional Determinada (NDC) no período de 20 anos (2005 a 2025), de 0,8 GtCO_{2eq}, a meta de 0,336 GtCO_{2eq} representa individualmente 42% (0,336/0,8) da meta de redução das emissões. Esta participação parece pouco aderente à contribuição do setor de distribuição, de 13,8% das emissões totais para o conjunto da economia, de acordo com a Terceira Comunicação Nacional do Brasil à Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (MCTI, 2016). O efeito desta medida é o desequilíbrio entre as contribuições e o engajamento com o compromisso de redução de emissões de diversos setores econômicos nacionais.

Potenciais Impactos aferidos com base em Estudos efetuados com os dados do Cenário A

Estudos recentes das Empresas de Consultoria Leggio e Strategy& (PriceWaterhouseCoopers) indicam que para um cenário de demanda correspondente ao Cenário A (Tabela 1), já existe uma necessidade de investimentos em produção conforme a seguir:

- Expansão da capacidade de refino em 450.000 barris/dia;
- Aumento da produção de biocombustíveis em 11,2 bi litros/ano;

De forma a garantir o abastecimento em 2028, no que tange à infraestrutura, já seriam necessários investimentos na ordem de R\$ 14,3 bi.

São investimentos adicionais na infraestrutura de Distribuição (ex: Bases, Terminais, plataformas, sistemas de vazão) e na expansão e desenvolvimento de outros modais de Transportes (Ferroviário, Dutoviário e marítimo-fluvial), visto que a estrutura atual não está dimensionada para um significativo aumento na demanda de biocombustíveis. Dentre as necessidades já mapeadas, estão:

- Construção de Infraestrutura Portuária (ex: novos berços de atracação de navios nos portos de Itaquí, Santos, Paranaguá e na Região Norte);
- Expansão de tancagem portuária em aproximadamente 760 mil m³;

- Aumento na capacidade dos dutos OSBRA, ORBEL e OPASC;
- Construção/expansão de dutos melhorando o escoamento de produto entre diferentes regiões do País;
- Construção de 800 mil m³ em novos tanques de armazenamento em bases e terminais terrestres.
- Necessidade de adequação de bases e terminais de Distribuição, com a construção de novas plataformas de carga e descarga rodoviária;
- Revisão dos sistemas hidráulicos e de bombeamento destas instalações para que suportem maiores vazões operacionais e, para o biodiesel, eventuais aumentos nos percentuais de mistura;
- Construção de novas plataformas para carregamento e descarga ferroviária;
- Expansão da malha dutoviária de etanol, possibilitando que o produto seja deslocado das usinas até os centros consumidores com o menor custo e com menos emissões;
- Construção de tancagem adicional em bases secundárias para a formação de estoques de biocombustíveis;
- Investimentos na malha ferroviária (Ferronorte e Norte-Sul), permitindo transferência de maiores volumes de biocombustíveis dos centros produtores para os principais mercados. Adicionalmente, introdução de novas composições de equipamentos (ex: dimensionamento de aproximadamente 39 novas locomotivas e 3.700 novos vagões);

Em relação ao BioQAv, na falta de produção local do produto, entendemos que qualquer meta considerada para o querosene de aviação trará aumento de custos e pouco estímulo à produção. Sob a ótica de infraestrutura, é necessário fazer estudo de impacto, devendo ser convergente com o programa Combustível Brasil.

Nota-se que além dos investimentos em infraestrutura de distribuição, será imprescindível que se adeque a infraestrutura produtiva. Quanto maior a participação dos biocombustíveis na matriz energética, maior será a necessidade de construção de novas usinas e de expansão de área plantada.

O Cenário A considera os impactos de infraestrutura descritos anteriormente neste documento e apresenta uma visão compatível com um planejamento mais estruturado ao longo do período. Partindo desta referência, ao considerarmos os Cenários B e C (expansão da demanda de biocombustíveis de 21,9 bi litros/ano e de 26,4 bi litros/ano, respectivamente), teríamos impactos ainda mais intensos, de forma mais moderada no Cenário B (Redução de IC de 7%) e de forma mais contundente no Cenário C (Redução de IC de 10,1%).

Considerações Finais

É fundamental o desenvolvimento de um sistema integrado de infraestrutura que suporte o crescimento da demanda por combustíveis e biocombustíveis na próxima década em nosso País. A falta deste planejamento pode pôr em risco a implementação do Renovabio.

Neste sentido, o Programa Combustível Brasil, capitaneado pelo Ministério de Minas e Energia, constitui um valioso instrumento que pode contribuir decisivamente para esta transição da Matriz Energética brasileira. A convergência dos programas é essencial para que a infraestrutura necessária seja planejada e construída, de forma que as expectativas do Programa Renovabio sejam também atendidas.

Sugerimos desta forma que seja referendada por este Ministério, para posterior validação via CNPE, a criação formal de um núcleo específico referente ao Renovabio na estrutura do Programa Combustível Brasil. Este núcleo teria o papel e a responsabilidade de integrar as iniciativas e o planejamento de ações dos dois programas.

Dentre algumas iniciativas críticas já relacionadas no Programa Combustível Brasil e que possuem total correlação com os desafios listados para o Renovabio estão:

- Abastecimento e Infraestrutura
 - ✓ Revisão do Marco Regulatório da Distribuição e da Importação
 - ✓ Regionalização do uso de combustíveis
 - ✓ Implementação das Licitações Portuárias
 - ✓ Fast track para obtenção de licenças em infraestrutura crítica no país
- Tributário, Concorrência e Competitividade
 - ✓ Incentivo à Monofasia
 - ✓ Impactos tributários no equilíbrio concorrencial

Destacamos ainda alguns pontos de preocupação e atenção em relação ao modelo, colocando-nos à disposição para contribuir para o seu aprimoramento, dada a sua relevância no processo de construção de uma política sustentável no País:

- Análise de Impacto Regulatório;
- Curva de Apropriação de CBIOS e Indicadores de medição;
- Oferta de CBIOS no mercado;
- Controle e fiscalização das metas e de todos os mecanismos do processo;
- Possibilidade de Redução de metas por iniciativas de diminuição de emissões na cadeia logística;
- Isonomia nas Responsabilidades dos agentes para o sucesso do programa.

Por fim, cumprimentamos a equipe do Programa, agradecemos a oportunidade de colaboração em mais esta etapa e reafirmamos nosso comprometimento com o aprimoramento dos mecanismos do Renovabio. Esperamos que os cenários e projeções resultantes dos estudos técnicos em anexo possam oferecer parâmetros de comparação capazes de auxiliar no processo de formação das metas de redução de GEE. Com isso temos a certeza de estar contribuindo para o desenvolvimento de nosso País e para a proteção dos interesses da Sociedade.

Atenciosamente,


Leonardo Gadotti Filho
Presidente Executivo

Observações:

Obs 1: O estudo de oferta e demanda em anexo considera o cenário atual de B10 para a mistura do biodiesel no diesel. A premissa considera que a partir da entrada de novos percentuais de mistura após o cumprimento dos devidos requisitos técnicos, estes parâmetros serão levados em conta nos ajustes anuais das Metas de redução de IC.

Obs 2: O estudo da COPPE/UFRJ apresentado em anexo visa contribuir como uma referência aos dados e informações registradas neste documento.